



Universidade Nova de Lisboa



CURSO DE MESTRADO EM DIREITO E SEGURANÇA

Dissertação de Mestrado

**A RESPONSABILIDADE CRIMINAL EM ACIDENTES DE
VIAÇÃO COM VÍTIMAS MORTAIS**

DO ACIDENTE À DECISÃO JUDICIAL - CASO ESTUDO DISTRITO SETÚBAL

Por: Paulo Jorge Dinis Rebisco

Orientador: Doutor Paulo Jorge Silva Rebelo Manuel

Lisboa, Setembro de 2017

DEDICATÓRIA

*Aos meus pais
e à minha mulher,
os pilares da minha vida.*

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho de investigação não teria sido possível sem a determinante colaboração e apoio de um conjunto de pessoas e instituições, assim sendo reservo este espaço para agradecer a prestimosa ajuda que me disponibilizaram.

Um especial, e duplo, agradecimento ao Professor Doutor Paulo Jorge Silva Rebelo Manuel meu orientador, e meu Comandante. Enquanto orientador da presente dissertação, pelas orientações, saberes e conselhos, tempo que despendeu na correcção da presente dissertação e fundamentalmente por trazer luz ao caminho que me propus trilhar, mas também, enquanto meu Comandante pela rara e impar qualidade de saber sê-lo, será sempre alguém que terei como referência, como pessoa e como militar.

Ao Comando Geral da Guarda Nacional Republicana pela disponibilidade demonstrada na consulta dos elementos solicitados.

Às Instâncias das Comarcas de Lisboa e Setúbal que possibilitaram a consulta dos processos objecto de estudo, sem a qual a dissertação se tornaria inócua.

Por fim aos meus camaradas de armas, Sargento-Ajudante Luís Martins, Cabo-Mor José Matos, Cabo Virgílio Ministro, Cabo José Pires e Cabo António Ferreira, pelo caminho que percorremos juntos desde há longos e bons anos, pelo companheirismo e pelo extraordinário trabalho que desenvolvem na investigação de acidentes rodoviários.

A todos, bem hajam.

Índice

CAPÍTULO 1 - APRESENTAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO	1
1.1. Introdução.....	1
1.2. Enquadramento metodológico	2
1.3. Delimitação do objecto de estudo.....	3
1.4. Limitações do estudo.....	4
1.5. Estrutura do trabalho	5
CAPÍTULO 2 - ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL.....	7
2.1. Conceitos operacionais.....	7
2.2. A Investigação de acidentes rodoviários na GNR.....	10
2.3. Estrutura orgânica da Investigação de Acidentes	11
2.4. Formação dos militares da GNR.....	12
2.5. A Investigação do Acidente de viação.....	12
CAPÍTULO 3 - ANÁLISE DA SINISTRALIDADE.....	16
3.1. Introdução.....	16
3.2. Sinistralidade em Portugal.....	17
3.3. Evolução da Sinistralidade no distrito de Setúbal.....	19
3.4. Custos económicos e sociais dos acidentes de viação	20
3.5. A sinistralidade rodoviária enquanto problema de saúde pública	22
CAPÍTULO 4 - APRESENTAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO	25
4.1. Introdução.....	25
4.2. Conceito legal de negligência.....	26
4.3. Gravidade e graus da negligência.....	27
4.4. Negligência grosseira	27
4.5. Acções negligentes e o concurso de infracções.....	33
CAPÍTULO 5 - ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS.....	37
5.1. Recolha dos dados	37
5.2. Caracterização dos dados.....	38
5.3. Análise dos dados - Fase de Acusação e Julgamentos.....	39
5.4. Análise de dados - Fase de Investigação (NICAV).....	46
5.5. Caracterização dos arguidos	47
5.6. Caracterização das vítimas	49
5.7. Caracterização dos Acidentes.....	54
CAPÍTULO 6 - CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS RESULTADOS.....	58
6.1. Discussão e interpretação	60
CAPÍTULO 7 - CONCLUSÕES.....	65
BIBLIOGRAFIA.....	66
ANEXO I.....	70
ANEXO II	72

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Acidentes e vítimas 2009 - 2015	17
Tabela 2 - Vítimas mortais no local e a 30 dias	19
Tabela 3 - Vítimas Mortais Distrito Setúbal 2009 - 2015 (Local e 30 dias)	19
Tabela 4 - Custo Económico e Social Médio por acidente com vítimas.....	21
Tabela 5 - Custo Económico e Social Médio por acidente com vítimas mortais	21
Tabela 6 - Principais causas de morte - Previsão 2004/2030.....	23
Tabela 7 - Contra-ordenações - Fase de Inquérito/Julgamento.....	45

Índice de Gráficos

Gráfico 1 - Evolução dos acidentes com vítimas e acidentes com mortos e/ou feridos graves.....	17
Gráfico 2 - Distribuição das mortes violentas em 2014	23
Gráfico 3 - Processos-crime objecto de estudo	39
Gráfico 4 - Decisões judiciais	40
Gráfico 5 - Crimes - Acusações/Condenações.....	41
Gráfico 6 - Penas de Prisão - Efectivas/Suspensas.....	42
Gráfico 7 - Penas de Multa.....	43
Gráfico 8 - Inibições de Conduzir	43
Gráfico 9 - Contra-ordenações - Acusação/Condenação	44
Gráfico 10 - Causas dos acidentes verificadas pelo NICAV.....	46
Gráfico 11 - Arguidos por género Causas dos acidentes verificadas pelo NICAV.....	47
Gráfico 12 - Arguidos por faixa etária.....	48
Gráfico 13 - Tipos de veículos conduzidos pelos arguidos.....	48
Gráfico 14 - Vítimas - Relação Género/Tipo	49
Gráfico 15 - Vítimas - Relação Idade/Tipo.....	50
Gráfico 16 - Localização dos óbitos - Tipo de vias.....	50
Gráfico 17 - Vítimas em Auto-estrada	51
Gráfico 18 - Vítimas em Estradas Nacionais	51
Gráfico 19 - Vítimas em Estradas Municipais.....	52
Gráfico 20 - Vítimas em Itinerários Complementares.....	52
Gráfico 21 – Distribuição Horária dos Acidentes	54
Gráfico 22 – Distribuição por dias da semana	54
Gráfico 23 – Tipos de acidente	55
Gráfico 24 - Causas identificadas e a sua relação com o Crime de Condução Perigosa - Artº 291º do CP.....	56

Lista de Abreviaturas, Acrónimos e Siglas

Ac. – Acórdão

ACT – Autoridade para as condições do trabalho

al) - Alínea

ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

Artº - Artigo

CC – Código Civil

CEJ – Centro de Estudos Judiciários

cfr. – Conforme

CICAV - Curso de Investigação Criminal em Acidentes de Viação

CP - Código Penal

CPP - Código do Processo Penal

CE - Código da Estrada

CTer – Comando Territorial

DGV – Direcção Geral de Viação

DT – Destacamento de Trânsito

EM – Estrada Municipal

EN – Estrada Nacional

ENSR – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

ER – Estrada Regional

GNR - Guarda Nacional Republicana

IC – Itinerário Complementar

i.e. – Isto é

IG – Índice de Gravidade

INML – Instituto Nacional de Medicina Legal

IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres

IP – Itinerário Principal

LOIC – Lei de Organização da Investigação Criminal

nº - Número

NICAV - Núcleo de Investigação Criminal em Acidentes de Viação

OG – Ordem à Guarda

OMS - Organização Mundial de Saúde

Pág. – Pagina

PENSE – Plano Estratégico Nacional Segurança Rodoviária

PIB – Produto Interno Bruto

PRN – Plano Nacional Rodoviário

PSP – Policia de Segurança Publica

PTer – Posto Territorial

RASI – Relatório Anual de Segurança Interna

RST - Regulamento de Sinalização e Trânsito

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TAS – Taxa de Álcool no Sangue

UE – União Europeia

ZA – Zona de Acção

Resumo

Os acidentes de viação, particularmente aqueles dos quais resultem vítimas, dos seus diversos tipos, são factos que concorrem directamente para o desvio daquilo que é a vida normal das pessoas.

Os acidentes com vítimas mortais, assumem um papel preponderante na sociedade, sendo devastadores os seus efeitos. Contudo, importa aferir se o percurso que decorre desde a ocorrência dos factos (acidente) até a decisão judicial (sentença) se encontra estruturado de forma a que o que os cidadãos esperam do sistema judicial se concretize, isto é, que se faça justiça. Importa também perceber se a investigação do acidente é capaz de materializar a gravidade do fenómeno, por forma a que o decisor judicial se muna dos argumentos para a correcta aplicação da lei ao caso concreto.

O estudo incidirá em particular sobre os acidentes de viação com vítimas mortais, nos quais tenha sido imputada responsabilidade penal, a pelo menos um dos intervenientes, ocorridos entre 01 Janeiro de 2009 e 31 de Dezembro de 2015, ocorridos no distrito de Setúbal.

Serão analisadas as sentenças transitadas em julgado, no que concerne às penas aplicadas, por correspondência, ou não, com os factos provados.

Palavras-Chave: Acidentes, Vítimas Mortais, Justiça, Investigação de Acidentes

Abstract

Road accidents, particularly those that result in victims, of their various types, are facts that directly contribute to the deviation of what is normal life of the people.

Accidents with fatalities play a preponderant role in society, and its effects are devastating. However, it is important to assess whether the course from the occurrence of the events (accident) to the judicial decision (sentence) is structured in such a way that what citizens expect from the judicial system is materialized, that is, justice is done. It is also important to understand whether the investigation of the accident is capable of materializing the seriousness of the phenomenon, so that the judicial decision-maker can not rely on the arguments for the correct application of the law to the specific case.

The study will focus in particular on road accidents involving mortal victims, in which criminal responsibility has been attributed, to at least one of the interveners that took place between 01 January 2009 and 31 December 2015, in the district of Setúbal.

The final judgments will be analyzed, with respect to the penalties applied, by correspondence or not, with the facts proven.

Key Words: Accidents, Mortal Victim, Justice, Accident Investigation

CAPÍTULO 1 - APRESENTAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

1.1. Introdução

Os acidentes de viação, particularmente aqueles dos quais resultem vítimas, dos seus diversos tipos, são factos que concorrem directamente para o desvio daquilo que é a vida normal das pessoas. Especificamente, os acidentes com vítimas mortais, assumem um papel preponderante na sociedade, sendo devastadores os seus efeitos. Contudo, importa aferir se o percurso que decorre desde a ocorrência dos factos (acidente) até a decisão judicial (sentença) se encontra estruturado de forma a que o que os cidadãos esperam do sistema judicial se concretize, isto é, que se faça justiça.

O mestrando, militar da Guarda Nacional Republicana (GNR) desde 1995, operacional de Trânsito desde 1997, e na qualidade de investigador de acidentes de viação no Núcleo de Investigação Criminal em Acidentes de Viação (NICAV), desde 2004, depara-se, desde que iniciou funções como investigador, com interpretações jurídicas diversas relativamente aos graus (semelhantes) de culpa dos arguidos em acidentes de viação com vítimas mortais, pretendendo-se aferir e testar a correspondência existente entre os factos (acidente) e a decisão judicial (sentença).

Como *“o juiz não julga só com a sua consciência”* (Almeida, 1987) mas julga também de acordo com a sua percepção dos factos e provas que lhe são apresentadas através do trabalho realizado pela investigação *“cabe-lhe refazer a credibilidade das coisas, com toda a sua competência pessoal e, nalguns casos, a ajuda dos técnicos”* (Almeida, 1987).

Assim, importa perceber se a investigação do acidente é capaz de materializar no papel a gravidade do fenómeno, por forma a que o decisor judicial utilize os argumentos à sua disposição para a correcta aplicação da lei ao caso concreto.

Desta forma serão analisadas as sentenças transitadas em julgado, no que concerne às penas aplicadas, por correspondência, ou não, com os factos provados.

1.2. Enquadramento metodológico

A presente investigação, inserida no plano de estudos do Mestrado em Direito e Segurança, da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, pretende dar resposta à seguinte questão:

“De que forma a investigação de acidentes de viação influencia a atribuição da responsabilidade criminal em acidentes de viação com vítimas mortais?”.

Desde logo sobressai a necessidade da criação da investigação vocacionada para a sinistralidade rodoviária. O processo de formação da estrutura de investigação de acidentes na GNR pretendeu dar resposta ao flagelo da sinistralidade grave, compreendendo-o melhor, de forma a permitir adoptar futuras medidas de intervenção.

Através de uma investigação de acidentes eficaz, espera-se ser possível fornecer elementos objectivos para a melhor realização da justiça.

O rigor e a homogeneidade na recolha de dados, bem como uma análise criteriosa das circunstâncias em que se desenrola a sinistralidade mais gravosa, devia permitir a produção de informação operacional e estratégica que permitisse tomar medidas preventivas do fenómeno em estudo.

Se estes propósitos foram alcançados com a experiência de 13 anos de investigação de acidentes rodoviários?

Se as entidades administrativas com competências nas políticas de segurança rodoviárias retiraram algum proveito da investigação de acidentes na GNR?

As estatísticas recentes deixam perceber que o fenómeno da sinistralidade grave não diminuiu, apontando até no sentido contrario aquele que fora preconizado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) em 2013, estando longe o objectivo pretendido. A diminuição da sinistralidade, verificada entre 2010 e 2014, coincide com o período da crise económica que se abateu sobre Portugal e com a consequente diminuição de circulação de veículos.

A abrangência da sinistralidade grave não tem repercussões apenas nos resultados que produz, nem nos seus intervenientes directos. A sinistralidade grave estende-se a toda a sociedade, absorvendo uma significativa quantidade de recursos, estimando-se que entre 1996 e 2010 a sociedade perdeu cerca de 1,64% do total da riqueza gerada neste período, resultando ainda diversos tipos de consequências que se disseminam nos aspectos social, psicológico, político e cultural (Santos e Donário, 2012).

Face aos números e consequências da sinistralidade grave, a OMS (2004), classifica e trata este fenómeno enquanto problema de saúde pública. Pese embora o esforço de promoção de políticas de segurança rodoviárias, o número de vítimas e crimes rodoviários cometidos no espaço da União Europeia continuam a ser bastante significativos, sendo a sinistralidade rodoviárias a primeira causa de morte entre os 5 e os 29 anos (OMS, 2004).

Outro parâmetro significativo, no que concerne à mortalidade provocada pela sinistralidade rodoviárias, resulta da relação existente entre o número de mortes violentas resultantes dos acidentes de viação, as quais representam um número significativamente superior quando comparadas com as mortes resultante da criminalidade violenta ou ainda dos acidentes de trabalho.

A abordagem realizada, relativa à jurisprudência e doutrina resultante da aplicação dos ilícitos por negligência que resultam dos acidentes rodoviários deixam perceber que existem diversas correntes, no que diz respeito ao concurso de infracções, verificando-se diferenças nas apreciações dos factos, nas diversas instâncias judiciais, no que ao concurso de infracções diz respeito.

1.3. Delimitação do objecto de estudo

Pese embora o facto de a criação dos NICAV, na estrutura da GNR, datar de Julho de 2004, o objecto de estudo focar-se-á, no período nos dados obtidos desde 1 de Janeiro de 2009. Esta data tem por base a Resolução do Conselho de Ministros nº

44/2007, de 19 de Março de 2007, na qual se procedeu à reestruturação do dispositivo territorial sendo criados os Comandos Territoriais (CTer) da GNR.

Em 2009, com a implementação da nova Lei Orgânica da GNR, os Destacamentos de Trânsito (DT) passaram para a orgânica e dependência dos Comandos Territoriais (CTer). Através do Despacho n.º 63/09 – OG, foram criados os NICAIV e estabelecidas as suas competências extinguindo-se desta forma as então existentes Brigadas, e nas quais se inseria a Brigada de Trânsito.

1.4. Limitações do estudo

Foram identificados 119 processos com interesse para o estudo. Das solicitações efectuadas, as Instâncias de Santiago do Cacem, Alcácer do Sal e Seixal, não disponibilizaram a consulta de 42 processos. Nas restantes Instâncias verificaram-se decisões judiciais em 49 processos, sobre os quais incidiu o estudo, encontrando-se os restantes 28 ainda a aguardar julgamento, no momento em que se deu por encerrado o trabalho de recolha de dados. Ainda assim, considera-se representativo o número de processos consultados para o âmbito e finalidade da investigação.

Resulta limitação o facto do mestrando enquanto militar e investigador criminal do NICAIV do DT de Setúbal, encontra-se impedido de utilizar dados e informação sujeitos ao sigilo profissional, no que diz respeito aos processos que ainda não tinham sido julgados.

Constitui ainda limitação ao presente trabalho o facto de o mestrando, atendendo à sua condição profissional, não poder por em causa a sua relação com os tribunais, a bem daquilo que são os relacionamentos institucionais decorrentes da sua actividade profissional, não obstante ter realizado as diligências de inquérito e investigação em cinco dos processos analisados.

1.5. Estrutura do trabalho

O primeiro capítulo diz respeito à introdução do trabalho, procedendo-se seu ao enquadramento e contextualização, em que se insere a realização do justificando-se a escolha da temática em questão. Neste capítulo delimita-se o objecto de estudo, enunciando-se os objetivos e as questões, particulares e gerais, de forma a possibilitar perceber se a investigação de acidentes de viação se reflecte, nas decisões judiciais em apreço.

No segundo capítulo, procede-se ao enquadramento conceptual e teórico, definindo-se os conceitos operacionais relevantes à compreensão do fenómeno da sinistralidade grave.

Aborda-se, no terceiro capítulo, a investigação de acidente na GNR, sendo explorados os motivos que levaram à criação da investigação criminal em acidentes de viação na GNR, abordando ainda o processo de formação dos militares que integram os Núcleos de investigação Criminal em Acidentes de Viação. Neste capítulo ainda se caracteriza a estrutura operacional da investigação de acidentes, bem como se elencam os procedimentos investigatórios, quer os que se aplicam na cena do acidente, quer aqueles que são executados posteriormente. O terceiro capítulo encerra-se com a descrição das fases do processo crime, nomeadamente as decisões tomadas em termos processuais.

O quarto capítulo aborda análise da sinistralidade, caracterizando-se a evolução da sinistralidade nacional, e enquadrando nesta realidade a evolução da sinistralidade no distrito de Setúbal, no período objecto de estudo, observando-se ainda a sinistralidade enquanto problema de saúde pública, bem como causa de morte violenta.

Dedica-se o quinto capítulo à caracterização dos crimes resultantes da sinistralidade grave, atendendo à negligência que lhe está subjacente, apreciando-se jurisprudência relativa à negligência grosseira e aos pressupostos para que assim se tipifique a conduta dos agentes.

No sexto capítulo explana-se o trabalho de campo, abarcando-se de forma específica as dimensões estudadas, as quais assuntam sobre os processos crime, relativamente às decisões sobre eles proferidas, bem como às penas aplicadas. Aborda-se ainda as decisões sobre as contra-ordenações verificadas em sede de inquérito. Mereceu ainda estudo, a caracterização dos arguidos e das vítimas, bem como os veículos conduzidos pelos arguidos, a distribuição horaria e semanal dos acidentes.

Dedica-se o sétimo capítulo às considerações finais do trabalho. Seguidamente surgem as referências e fontes bibliográficas, e por fim apresentam-se os Anexos.

CAPÍTULO 2 - ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL

O acidente rodoviário considera-se como o resultado final de um processo no qual se conjugam diversos eventos, condições e condutas. Os factores que materializam um acidente, que produz um dano material ou físico, surgem de uma complexa rede de interacções entre o condutor, o veículo e a via e em determinadas condições ambientais (Leal, Varela, Sousa, 2008).

Assim as causas dos acidentes serão resultado da interacção dos elementos que interagem no acidente, que são: o homem, o veículo; e a via, incluindo as condições ambientais (Leal, Varela, Sousa, 2008).

A intervenção de cada um destes elementos não é similar, no que à produção de um acidente diz respeito. Se os dois últimos assumem um carácter material e fruto do desenvolvimento tecnológico, caracterizando-se como meios ao dispor do homem que os utiliza. Por outro lado, o homem tem a capacidade de adequar o seu comportamento, enquanto utilizador da via e do veículo, para benefício próprio e sem perder de vista os interesses dos restantes utilizadores de veículos e vias (Leal, Varela, Sousa, 2008).

O papel do homem assume assim um papel preponderante na produção de acidentes rodoviários, enquadrando-se no conceito de Stannard. Baker e Fricke (1986), no qual se define a Causa de um Acidente como *"Qualquer comportamento, condição, acto ou negligência sem o qual o acidente não se teria produzido"*.

2.1. Conceitos operacionais

Para uma melhor percepção afigura-se necessário definir conceitos subjacentes à sinistralidade rodoviária, caracterizando-se assim os conceitos de: acidente; acidente com vítimas; vítima; condutor; passageiro; peão; morto/vítima mortal e índice de gravidade.

Acidente

Considera-se acidente a ocorrência na via pública, ou que nela tenha origem, envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR, PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais (ANSR, 2016).

Acidente com vítimas

Classificam-se acidentes com vítimas os acidentes do qual resulte pelo menos uma vítima, subdividindo-se, relativamente às vítimas em; acidente mortal, do qual resulte pelo menos um morto; com feridos graves do qual resulte pelo menos um ferido grave, não tendo ocorrido qualquer morte; com feridos leves do qual resulte pelo menos um ferido leve e em que não se tenham registado mortos nem feridos graves (ANSR, 2016).

Vítima

Ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais, caracterizando-se como ferido grave a vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente, como ferido leve a vítima de acidente que não seja considerada ferido grave e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente (ANSR, 2016).

Condutor

Pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública (ANSR, 2016).

Passageiro

Entende-se por passageiro a pessoa afectada a um veículo na via pública e que não seja condutora (ANSR, 2016).

Peão

Considera-se peão a pessoa que transita na via pública a pé ou que conduza a mão velocípedes de duas rodas sem carro atrelado, carros de crianças ou de pessoas com deficiência motora, carros de mão ou que utilize patins, trotinetes ou outros meios de circulação análogos, sem motor, cadeiras de rodas equipadas com motor eléctrico ou ainda as crianças até aos 10 anos de idade que conduzam velocípedes nos passeios (ANSR, 2016).

Morto/Vítima mortal/Morto a 30 dias

Tem-se como vítima mortal aquele cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde. O conceito estende-se ainda às vítimas cujo óbito ocorra no período de 30 dias após o acidente (morto a 30 dias), em conformidade com o Despacho n.º 2.7808/2009, de 31 de Dezembro, o número de "Mortos a 30 dias" assume um carácter definitivo no prazo de seis meses após a ocorrência do acidente (ANSR, 2016).

Índice de gravidade (IG)

O índice de gravidade é calculado através do número de mortos por 100 acidentes com vítimas (ANSR, 2016).

2.2. A Investigação de acidentes rodoviários na GNR

O fenómeno da sinistralidade rodoviária, transversal a todas as sociedades, e atendendo às suas, nefastas, consequências e dramáticas implicações, as quais atingem os planos individuais, familiares, sociais e económicos, constituem um verdadeiro problema de saúde pública (Leal, 2011).

As iniciativas de prevenção levadas a cabo, não produziram resultados que levassem à diminuição dos acidentes e das suas consequências, concluindo-se que muito mais haveria a fazer, investigar e experimentar para que os padrões atingissem níveis desejáveis.

Desta forma, e no âmbito do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, do XV Governo Constitucional, que a GNR, decidiu investir na formação do seu capital humano, através do efectivo da extinta Brigada de Trânsito, de forma a lhes ser possível investigar os acidentes rodoviários, sobretudo, aqueles com consequências mais graves, de forma a melhor se poder compreender o fenómeno da sinistralidade rodoviária, adequando as futuras medidas de intervenção, tornando-as mais eficazes no controlo deste flagelo (Leal, Varela, Sousa 2008).

Esta actividade visa identificação dos autores e o apuramento das causas dos sinistros rodoviários com vista a fornecer elementos objectivos para a realização da justiça, combatendo o sentimento de impunidade nos crimes resultantes de acidentes de viação e, simultaneamente, efectuar uma recolha de dados com rigor e homogeneidade para alimentar um sistema de estudo científico do fenómeno da sinistralidade rodoviária, com o fim de produzir informação operacional e estratégica que permita a tomada de medidas preventivas do fenómeno (Leal, 2011).

2.3. Estrutura orgânica da Investigação de Acidentes

A investigação criminal, nos termos do art.º 1.º da Lei de Organização da Investigação Criminal (LOIC) é definida pelo *“conjunto de diligências que, nos termos da lei processual penal, se destinam a averiguar a existência de um crime, determinar os seus agentes e a sua responsabilidade e descobrir e recolher as provas, no âmbito do processo”*. Os militares da GNR são, de acordo com o disposto no n.º 1 do art.º 3.º da LOIC, órgãos de polícia criminal de competência genérica. Assim, segundo o art.º 6.º da LOIC, é reconhecida à GNR competência genérica de *“investigação dos crimes cuja competência não esteja reservada a outros órgãos de polícia criminal e ainda dos crimes cuja investigação lhes seja cometida pela autoridade judiciária competente para a direcção do processo, nos termos do artigo 8.º”* (Pereira, 2012).

A Investigação de Acidentes Rodoviários da GNR encontra-se integrada nos Destacamentos de Trânsito, estes na dependência dos Comandos Territoriais da GNR, à excepção dos Comandos da Madeira e dos Açores, os quais não dispõem de Destacamento de Trânsito. Alguns Destacamentos de Trânsito dispõem de dois NICAIV, por força da extensão da área de acção desses Destacamentos, como é disso exemplo o NICAIV do Destacamento de Trânsito de Setúbal, cujo Núcleo se desdobrou em dois, um sediado no Destacamento de Trânsito de Setúbal e o outro no Posto de Trânsito de Grândola.

Cada NICAIV é composto por um efectivo que, em razão da sua localização, varia entre 4 a 9 militares, sendo a chefia do NICAIV da responsabilidade de um militar com a categoria profissional de Sargento, e os restantes militares com a categoria profissional de Cabo ou Guarda.

Estes militares integram uma escala de serviço permanente de 24 horas, garantindo assim um elevado grau de prontidão, que permite responder a um acidente com vítimas mortais a qualquer hora do dia.

O NICAIV opera directamente no terreno, nos cenários de acidente de viação, competindo-lhe a investigação criminal em acidentes de viação que envolvam vítimas mortais e feridos graves, assim como outros crimes que se enquadrem na especificidade que é o ambiente rodoviário. As diligências processuais necessárias a

este tipo de criminalidade, são da sua competência como dispõe o Apêndice 1, ao Anexo D, do Despacho n.º 63/09 – OG, de 31 de Dezembro de 2009.

2.4. Formação dos militares da GNR

Em 2003, a GNR, através, da então Brigada de Trânsito da GNR, formou três militares na Escola de Tráfico da Guardia Civil, em Mérida - Espanha, os quais compilaram os conhecimentos adquiridos no Manual do Curso de Investigação de Crimes em Acidentes de Viação - CICAV, tendo este manual por inspiração o "*Manual de Investigación de Accidentes de Tráfico*" da Academia de Tráfico da Guardia Civil.

Desde 2004 que são formados, pela GNR, militares oriundos e afectos ao serviço de trânsito. Estes militares, vocacionados para a Investigação Criminal, recebem dupla formação em Investigação Criminal, uma generalista e uma especializada, sendo esta última em acidentes de viação, o CICAV.

2.5. A Investigação do Acidente de viação

A notícia do acidente

A notícia do acidente chega ao NICAV, com origem no DT, nos Posto Territoriais (PTer), ou ainda através da Sala de Situação dos CTer. Este militar ao receber a informação do acidente, recolhe sumariamente informação útil sobre o cenário que irá encontrar, no sentido de avaliar antecipadamente medidas ou tarefas a realizar, e garantir a preservação dos meios de prova, estes fundamentais em todas as fases do processo que agora se irá iniciar.

Inspecção Judiciária ao local e intervenientes no acidente

No local do acidente é feita a recolha de vestígios e indícios, fixando e referenciando estes elementos, de forma a reconstituir à escala o cenário do acidente. É ainda efectuada inspecção judiciária ao local, esta complementada com a reportagem fotográfica do local, dos veículos e dos cadáveres. É ainda cartografado

o local do acidente, de forma a ser possível elaborar o croquis utilizando uma escala, de forma a traduzir de forma exacta, a localização dos elementos recolhidos no local do acidente.

Esta actividade, em circunstâncias que assim o justifiquem, poderá ser apoiada pelas vertentes da investigação criminal da GNR, tais como o Núcleo de Apoio Técnico, para a recolha de vestígios biológicos, ou ainda recolha de outros vestígios passíveis de serem analisados pelo Laboratório de Polícia Científica.

Investigação e diligências de inquérito

A informação recolhida no local do acidente é posteriormente tratada, de forma a ser possível reconstituir a factualidade que envolve o acidente, bem como, encontrar a causa, ou causas do acidente.

Suporta a informação recolhida, a prova testemunhal, a prova material, bem como as perícias a realizar no âmbito das características e/ou consequências do acidente, sendo disso exemplo os Relatórios de Autopsia e Toxicologia Forense, ambos do INML, ou ainda o Relatório Técnico de Cálculo de Velocidades, este realizado por militares técnicos dos quadros da GNR.

Fases do processo criminal

Finda a fase da realização das diligências processuais que estão adstritas ao NICAIV, a fase de investigação continua até o magistrado do Ministério Público, profira despacho no sentido de acusar, arquivar ou ainda suspender provisoriamente o processo, como dispõe o artº 391-B do CPP.

Se o crime for punível com pena de prisão não superior a 5 anos ou com sanção diferente da prisão, o Ministério Público, oficiosamente ou a requerimento do arguido ou do assistente, pode determinar, com a concordância do juiz de instrução, a suspensão do processo, mediante a imposição ao arguido de injunções e regras de conduta, sempre que se verificarem os pressupostos para a aplicação desse tipo de medida, estes vertidos nos nºs 1, 2 e 3 do artº 281º do CPP.

Se a decisão recair sobre o arquivamento do processo, artº 277º do CPP, o Ministério Público procede, por despacho, ao arquivamento do inquérito, logo que tiver recolhido prova bastante de se não ter verificado crime, de o arguido não o ter praticado a qualquer título ou ainda por ser legalmente inadmissível o procedimento. O inquérito é igualmente arquivado se não tiver sido possível ao Ministério Público obter indícios suficientes da verificação de crime ou de quem foram os agentes. O despacho de arquivamento é comunicado ao arguido, ao assistente, ao denunciante com faculdade de se constituir assistente, sendo ainda comunicado a quem tenha manifestado o propósito de deduzir pedido de indemnização civil nos termos do artº 75.º, bem como ao respectivo defensor ou advogado.

Decidindo-se o Ministério Público pela acusação, artº 283º do CPP, por durante o inquérito tiverem sido recolhidos indícios suficientes de se ter verificado crime e de quem foi o seu agente, no prazo de 10 dias, deduz acusação. Consideram-se suficientes os indícios sempre que deles resultar uma possibilidade razoável de ao arguido vir a ser aplicada, por força deles, em julgamento, uma pena ou uma medida de segurança. A acusação conterà, sob pena de nulidade as indicações tendentes à identificação do arguido; a narração, ainda que sintética, dos factos que fundamentam a aplicação ao arguido de uma pena ou de uma medida de segurança, incluindo, se possível, o lugar, o tempo e a motivação da sua prática, o grau de participação que o agente neles teve e quaisquer circunstâncias relevantes para a determinação da sanção que lhe deve ser aplicada; a indicação das disposições legais aplicáveis; o rol com o máximo de 20 testemunhas, com a respectiva identificação, discriminando-se as que só devam depor sobre os aspectos referidos no n.º 2 do artº 128.º, as quais não podem exceder o número de cinco; indicação dos peritos e consultores técnicos a serem ouvidos em julgamento, com a respectiva identificação; a indicação de outras provas a produzir ou a requerer; e ainda a data e assinatura.

Nesta fase é ainda possível ser requerida a abertura de instrução, conforme o artº 286 do CPP. A instrução visa a comprovação judicial da decisão de deduzir acusação ou de arquivar o inquérito em ordem a submeter ou não a causa a julgamento. A instrução tem carácter facultativo não havendo lugar a instrução nas formas de processo especiais.

Sendo deduzida acusação, e recebidos os autos no tribunal, artº 211 do CPP, o presidente pronuncia-se sobre as nulidades e outras questões prévias ou incidentais que obstem à apreciação do mérito da causa, de que possa desde logo conhecer. Se o processo tiver sido remetido para julgamento sem ter havido instrução, o presidente pode despachar no sentido de rejeitar a acusação, se a considerar manifestamente infundada; de não aceitar a acusação do assistente ou do Ministério Público na parte em que ela representa uma alteração substancial dos factos nos termos do n.º 1 do artº 284.º e do n.º 4 do artº 285.º ambos CPP. A acusação considera-se manifestamente infundada quando não contenha a identificação do arguido; quando não contenha a narração dos factos; se não indicar as disposições legais aplicáveis ou as provas que a fundamentam; ou ainda se os factos não constituírem crime.

Resolvidas as questões de rejeição da acusação, o presidente despacha designando dia, hora e local para a audiência, conforme o artº 312 do CPP. Esta é fixada para a data mais próxima possível, de modo que entre ela e o dia em que os autos foram recebidos não decorram mais de dois meses. No despacho é, desde logo, igualmente designada data para realização da audiência em caso de adiamento nos termos do n.º 1 do artº 333.º do CPP, ou para audição do arguido a requerimento do seu advogado ou defensor nomeado ao abrigo do n.º 3 do artº 333.º do CPP.

Com a realização do julgamento, resulta a condenação ou absolvição do arguido, ou arguidos. A condenação determinará a aplicação de uma pena, podendo estas, atendendo aos fins da intervenção penal agrupar-se as em principais, acessórias e de substituição.

As sentenças judiciais, até que transitem em julgado, poderão ainda ser alvo de recurso para os tribunais superiores.

CAPÍTULO 3 - ANÁLISE DA SINISTRALIDADE

3.1. Introdução

“This must never happen again” foi a recomendação feita pelo tribunal de júri no primeiro caso conhecido de acidente de viação, em 1896 (Shinar, 2007). Contudo, nunca aquela recomendação se cumpriu e hoje o fenómeno da sinistralidade rodoviária colhe em média 3.000 vidas por dia em todo o mundo, o que perfaz cerca de 1,25 milhões de mortos por ano (Leal, 2011) (OMS, 2015).

Entre 1 de Janeiro de 2010 e 31 de Dezembro de 2015 morreram, vítimas da sinistralidade rodoviária, 4.414 utentes das estradas portuguesas. No mesmo período, 12.785 sofreram ferimentos graves e 232.369 sofreram ferimentos ligeiros. Para além das perdas e do sofrimento humano subjacente às consequências mencionadas, a qual não se consegue atribuir um preço, e das sequelas provocadas pelas incapacidades, tantas vezes totais e permanentes, que resultam dos acidentes rodoviários, verifica-se ainda destruição de riqueza que, de acordo com valores do estudo para a Comissão Europeia (Ricardo -AEA, 2014), terá ultrapassado em Portugal, nestes seis anos, os 12,4 mil milhões de euros. Destruição de riqueza que corresponde, numa média anual, a cerca de 1,24% do PIB (PENSE2020, 2016).

O sistema rodoviário é um sistema físico e social de natureza complexa que é composto por vários factores heterogéneos: a via, o ambiente, o veículo e o humano, os quais interagem entre si, de forma permanente e entrelaçada, e de cuja interacção resultam a mobilidade individual, o trânsito colectivo e a sinistralidade rodoviária (CEJ, Direito Estradal, 2016).

A sinistralidade constitui três tipos de problemas simultâneos: um problema de segurança pública, pelos danos sociais, económicos e políticos provocados, um problema de criminalidade, pelo elevado número de crimes de homicídio e de ofensas à integridade física potenciados e um problema de saúde pública pela morbilidade causada.

3.2. Sinistralidade em Portugal

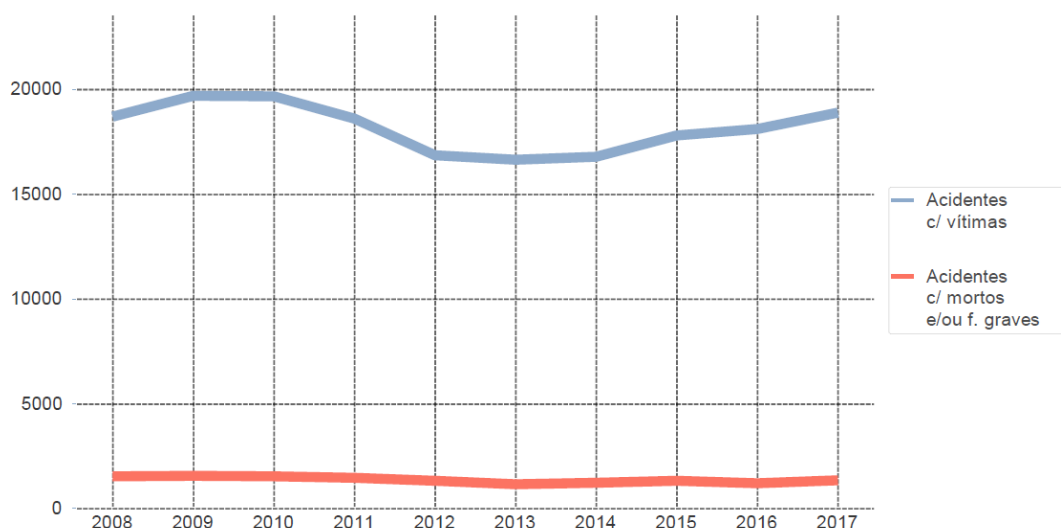
Tabela 1 - Acidentes e vítimas 2009 - 2015

	Acidentes com vítimas	% *	Acidentes c/ mortos e/ou f. graves	% *	Acidentes com mortos	% *	Vítimas mortais	% *	Feridos graves	% *	Feridos leves	% *	Índice de grav.
2009	35484	5,6	2777	-1,8	673	-6,7	737	-5,0	2624	0,7	43790	6,0	2,1
2010	35426	-0,2	2802	0,9	674	0,1	741	0,5	2637	0,5	43924	0,3	2,1
2011	32541	-8,1	2641	-5,7	636	-5,6	689	-7,0	2436	-7,6	39726	-9,6	2,1
2012	29867	-8,2	2264	-14,3	525	-17,5	573	-16,8	2060	-15,4	36190	-8,9	1,9
2013	30339	1,6	2191	-3,2	469	-10,7	518	-9,6	2054	-0,3	36818	1,7	1,7
2014	30604	0,9	2317	5,8	454	-3,2	482	-6,9	2152	4,8	37019	0,5	1,6
2015	31953	4,4	2358	1,8	438	-3,5	473	-1,9	2250	4,6	38826	4,9	1,5

* Variação relativa ao ano anterior

Fonte: ANSR (Relatório 2015 Vítimas no local e a 30 dias)

Gráfico 1 - Evolução dos acidentes com vítimas e acidentes com mortos e/ou feridos graves



Fonte: ANSR (Relatório Junho 2017)

Desde 2010, e até 2013, os números da sinistralidade rodoviária, no que diz respeito ao número de acidentes com vítimas, revelam uma tendência de decréscimo, contudo, a partir de 2014, tem-se registado uma subida dos acidentes com vítimas, encontrando-se este valor ao nível do registado em 2008.

No que concerne à sinistralidade grave, i.e., ao número de acidente com vítimas mortais e/ou feridos, a linha de evolução, embora apresente alguma redução entre

2008 e 2013, mantem-se praticamente plana, sendo ainda assim perceptível um ligeiro aumento deste tipo de sinistros desde 2014 até à presente data.

No RASI 2013 atribuiu-se à contracção da mobilidade associada à redução do PIB per capita terem contribuído para a redução do número de viagens, associados este facto á quebra de vendas de combustíveis petrolíferos, e consequentemente, para uma menor exposição ao risco, repercutindo-se na melhoria de todos os indicadores associados à sinistralidade rodoviária nacional.

Também no PENSE2020 (2016) se acompanha este raciocínio, considerando os acontecimentos que afectaram a sociedade portuguesa a partir da crise financeira internacional de 2008, com particular incidência após a assinatura do memorando de entendimento com a União Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional em 2011, e as suas consequências na economia em 2012 e 2013, com a convicção que os efeitos da crise – a nível das famílias e das empresas, mas também do efeito psicológico que estas situações arrastam – terão contribuído de forma relevante para estes resultados (PENSE 2020, 2016).

Prevía ainda o RASI 2013, na esteira daquilo que se vinha contabilizando, em termos da redução da sinistralidade, a diminuição continua da sinistralidade, auspiciando em 2015 atingirem-se níveis que colocassem Portugal entre os 10 países com sinistralidade mais baixa a nível europeu, contudo tal não se verificou, e segundo os dados estatísticos da União Europeia (Road Safety, 2015), em 2015 Portugal ocupava o decimo quinto lugar no *ranking* da sinistralidade rodoviária.

Nota ainda para o alerta lançado no PENSE2020 (2016), no que diz respeito ao aumento significativo da sinistralidade rodoviária cuja previsão lamentavelmente se verifica,

A partir de 2014 poderão estar reunidas as condições para um aumento muito significativo da sinistralidade rodoviária e o consequente falhar da Meta Quantitativa para 2015, caso não sejam tomadas, desde já, as medidas necessárias à antecipação deste estado de coisas, através de um esforço de recuperação do atraso verificado na implementação da ENSR.

Tabela 2 - Vítimas mortais no local e a 30 dias

	Vítimas mortais	Vítimas a 30 dias
2009	737(multiplicação coeficiente 1,14)	
2010	741	937
2011	689	891
2012	573	718
2013	518	637
2014	482	638
2015	473	593

Fonte: ANSR (Relatório 2015 Vítimas no local e a 30 dias)

3.3. Evolução da Sinistralidade no distrito de Setúbal

Tabela 3 - Vítimas Mortais Distrito Setúbal 2009 - 2015 (Local e 30 dias)

	Vítimas mortais no local	Vítimas mortais a 30 dias
2009	76 (multiplicação coeficiente 1,14)	
2010	61	79
2011	57	63
2012	48	57
2013	42	46
2014	28	39
2015	44	59

Fonte: ANSR (Relatório 2015 Setúbal Vítimas no local e a 30 dias)

A evolução da sinistralidade no distrito de Setúbal, acompanhou, até ao ano de 2015, a tendência de descida da sinistralidade grave, verificado em Portugal, contudo, em 2015 verificou-se um aumento substancial do número de mortos, registando-se 59 vítimas mortais - vítimas no local e a 30 dias - mais 20 vítimas (51%), relativamente ao ano de 2014. Este aumento verificado em 2015, segundo demonstração da ANSR, no Relatório Mensal Sinistralidade Julho 2017, sofreu uma dramática variação do IG, pela comparação de um IG de 1,5 em 2016 e 2,9 em 2017.

3.4. Custos económicos e sociais dos acidentes de viação

Dos acidentes de trânsito resultam diversos tipos de consequências para as vítimas, para os seus familiares e outros indivíduos que convivem com este tipo de fatalidade, tanto nos planos físico, psicológico, económico, político, social e cultural, não só pelas mortes verificadas, pelas incapacidades, permanentes e temporárias, mas também pela elevada quantidade de recursos utilizados para fazer face às consequências da sinistralidade rodoviária.

Os custos económicos e sociais dos acidentes podem ser classificados em patrimoniais, não patrimoniais ou morais. Os custos patrimoniais são classificados como directos ou indirectos. Os custos patrimoniais directos dos acidentes de viação incluem danos nos veículos e outros danos na propriedade pública e privada. Verificam-se ainda custos hospitalares relacionados com vítimas, bem como custos com o tempo gasto com as visitas hospitalares, custo com o transporte das vítimas. Contabilizam-se ainda custos relacionados com peritagens de acidentes, com a intervenção directa de entidades fiscalizadoras e ainda custos com os funerais das vítimas. Devem considerar-se ainda como custos, as perdas relacionadas com as perdas de produção das vítimas, sejam elas feridos ligeiros, feridos graves ou vítimas mortais (Santos e Donário 2012).

Se o montante do custo económico e social dos acidentes rodoviários representava, em 1996, cerca de 2,41% do PIB, em 2010 este valor foi cerca de 1,17%. Não obstante, o custo total para a sociedade, no período considerado, cifrou-se em cerca de 37 549 milhões de euros, o que se tivermos em linha de conta o somatório dos produtos internos brutos de 1996 a 2010, a preços constantes de 2006, significa que a sociedade perdeu com as vítimas mortais cerca de 1,64% do total da riqueza gerada neste período (Santos e Donário 2012).

Tabela 4 - Custo Económico e Social Médio por acidente com vítimas

Anos	Número Médio de Vítimas (Mortos e feridos) por Acidente com Vítimas	Custo Económico e Social Médio por Acidente com Vítimas – Mortos e Feridos (Valores em Euros)
1996	1,40	62.632
1997	1,39	60.009
1998	1,39	59.150
1999	1,40	59.192
2000	1,39	61.600
2001	1,38	70.947
2002	1,38	68.939
2003	1,36	64.340
2004	1,37	63.044
2005	1,36	62.277
2006	1,34	58.951
2007	1,34	53.814
2008	1,33	55.626
2009	1,33	53.501
2010	1,34	53.346

Fonte: Santos e Donário (Custos Económico e Social dos acidentes de viação em Portugal, 2012)

Tabela 5 - Custo Económico e Social Médio por acidente com vítimas mortais

Ano	Número Médio de Mortos por Acidente com Vítimas Mortais	Custo Económico e Social Médio por Acidente com Vítimas Mortais (Valores em Euros)
1996	1,12	664.999
1997	1,12	702.773
1998	1,13	748.678
1999	1,11	747.689
2000	1,12	768.851
2001	1,11	781.331
2002	1,11	779.289
2003	1,11	754.487
2004	1,11	773.228
2005	1,11	758.423
2006	1,08	703.803
2007	1,12	750.247
2008	1,08	706.943
2009	1,10	703.815
2010	1,10	686.872

Fonte: Santos e Donário (Custos Económico e Social dos acidentes de viação em Portugal, 2012)

3.5. A sinistralidade rodoviária enquanto problema de saúde pública

A sinistralidade rodoviária é um fenómeno físico e social, das sociedades, com fortes implicações políticas, económicas e sociais. Os acidentes de trânsito encontram-se entre as principais causas de morte no mundo, e para além de serem apontados como um grave problema de saúde pública, deixam sequelas com implicações físicas e psicossociais para os envolvidos (Leal, 2011).

Considerando tratar-se de um problema de Saúde Pública, classificado como tal pela Organização Mundial da Saúde (OMS, 2004), em virtude de resultar da acção humana, torna-se necessário corrigir os actos humanos que dão origem a tão grave flagelo (Leal, 2011).

Segundo a previsão da OMS (2004), em 2030, estima-se que as consequências resultantes da sinistralidade rodoviária ocupem o quinto lugar no *ranking* das causas de morte.

Embora todo o esforço desenvolvido em políticas de promoção da segurança rodoviária, é ainda uma grande preocupação de todos os Estados no espaço da UE, derivado do facto de os números de vítimas de acidentes e de crimes rodoviários continuarem a ser bastante significativo. No quadro europeu, a sinistralidade rodoviária é a primeira causa de morte na faixa etária entre os 5 e os 29 anos (OMS, 2004).

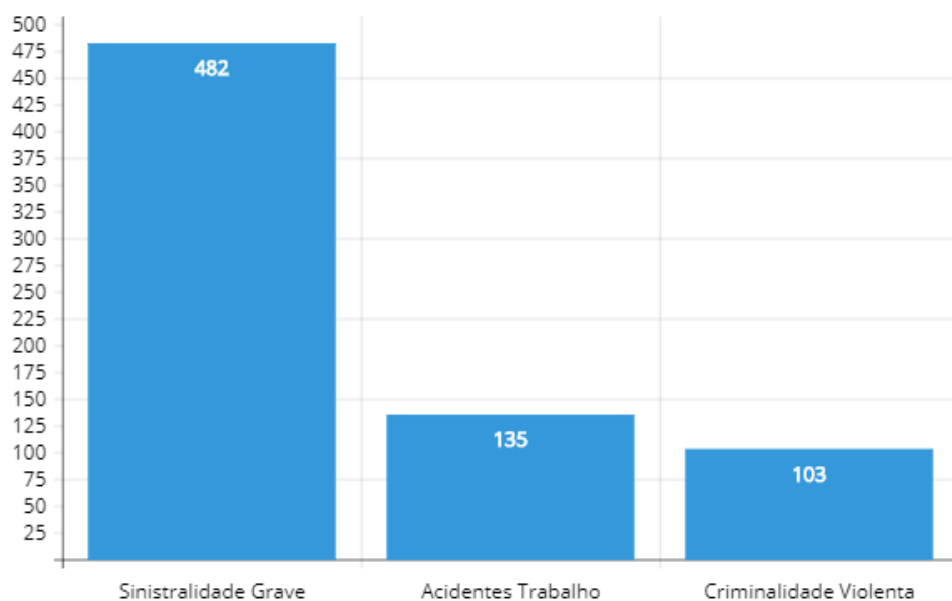
A adopção da meta de redução de lesões e mortes relacionadas com o trânsito representa também o reconhecimento pelos países das evidências científicas relacionadas ao que pode ser feito para a redução do problema. Há evidências significativas sobre intervenções eficazes para tornar as vias mais seguras e os países que têm implementado com sucesso essas intervenções têm beneficiado de uma redução correspondente das mortes por lesões no trânsito. Introduzir essas intervenções significa, potencialmente, mitigar danos e salvar vidas (OMS, 2015).

Tabela 6 - Principais causas de morte - Previsão 2004/2030

2004		2030	
Rank	Disease or injury	Rank	Disease or injury
1	Ischaemic heart disease	1	Ischaemic heart disease
2	Cerebrovascular disease	2	Cerebrovascular disease
3	Lower respiratory infections	3	Chronic obstructive pulmonary disease
4	Chronic obstructive pulmonary disease	4	Lower respiratory infections
5	Diarrhoeal diseases	5	Road traffic injuries
6	HIV/AIDS	6	Trachea, bronchus, lung cancers
7	Tuberculosis	7	Diabetes mellitus
8	Trachea, bronchus, lung cancers	8	Hypertensive heart disease
9	Road traffic injuries	9	Stomach cancer
10	Prematurity & low-birth weight	10	HIV/AIDS

Fonte: OMS, 2009

Gráfico 2 - Distribuição das mortes violentas em 2014



Fonte: ANSR, ACT, RASI, 2015

Reportando ao ano de 2014, o número de vítimas mortais, em acidentes de viação, foi cerca de 5 vezes superior ao número de vítimas causadas pela criminalidade violenta e cerca de 4 vezes superior ao número de vítimas de acidentes de trabalho, destacando-se a elevada mortalidade causada pela sinistralidade rodoviária.

CAPÍTULO 4 - APRESENTAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO

4.1. Introdução

Dispõe o artº 13º do Código Penal que *"só é punível o facto praticado com dolo ou, nos casos especialmente previstos na lei, com negligência"*, sendo que esta limitação, não significa que os crimes meramente culposos, sejam menos importantes, ou que a sua prática seja menos frequente relativamente aos crimes dolosos.

A vida moderna traz uma serie de riscos, provenientes das diversas actividades humanas, tais como o trivial acto de conduzir, multiplicando-se as incriminações a título de mera culpa.

A negligência assenta na possibilidade de evitar o facto ilícito, pela possibilidade do sujeito ter como previsível o facto ilícito e de se poder abster da conduta que o realiza. A lei exige que as pessoas prestem atenção as suas actividades, realizando-as com a atenção que merecem, e que de forma inadvertida possam praticar actos reprováveis. Como refere Silva (1999),

numa palavra, a lei exige cuidado moral e objectivo, esforço positivo da vontade e da atenção para que não se pratiquem factos injustos. Esta concentração das energias morais do homem tendentes a evitar a prática de maus actos é a diligência - no sentido subjectivo ou moral. É esta atitude, de agir mal por distração, de falta de diligência, que se chama culpa ou negligência.

O tipo de homicídio previsto no artº 137.º do Código Penal concretiza-se com uma conduta que viole um dever objectivo de cuidado do qual se venha a verificar a ocorrência do resultado típico, a morte de uma ou várias pessoas, sendo, desta forma, formado pelo desvalor da acção e do resultado. A lesão do bem jurídico tutelado tem que caber no âmbito de protecção da norma que prevê o dever de cuidado em causa, exigindo-se a previsibilidade do resultado e a possibilidade de respeitar o cuidado objectivamente exigível (Pimentel, 2014).

Segundo Carvalho (2008) *"a essência do ilícito negligente está na forma descuidada com que o agente pratica a acção, e não na acção abstractamente considerada"*.

Nas palavras de Dias (1999), *“para a configuração do cuidado devido em sede de ilícito-típico negligente não relevam as capacidades individuais do agente senão quando superiores às do homem médio”*, verificando-se um duplo critério, um aplicado aos agentes com aptidões medias ou inferiores à média, e outro para os agentes que apresentem capacidades especiais, tal como sustenta Albuquerque (2010)

as capacidades do agente inferiores à do homem médio não excluem a tipicidade da conduta. Mas as capacidades do agente superiores à do homem médio podem fundar a tipicidade da conduta.

A culpa negligente é a atitude ético-pessoal de descuido ou leviandade do agente perante o bem jurídico lesado ou posto em perigo pela respectiva acção ilícita negligente. Censura-se a atitude pessoal de leviandade com que o agente encara um determinado bem jurídico-penal, pondo-o em perigo através da acção por si praticada descuidadamente (Loureiro, 2014).

4.2. Conceito legal de negligência

A voluntariedade da negligência não se verifica directa, não estando dirigida para a pratica de um qualquer facto ilícito, assenta antes na violação de um dever de cuidado, alheio às cautelas necessárias para que tal facto não acontecesse, não direccionando a sua atenção de forma a que não se pratiquem actos que violem bens jurídicos.

Ainda assim existe voluntariedade na pratica do facto não desejado, quer seja pela possibilidade de antecipar o resultado, ou percepção que a conduta levaria a tal desfecho não pretendido.

Como refere Silva (1999)

o que há de essencial na negligência é a omissão de um dever objectivo de cuidado (elemento objectivo) e a capacidade de na circunstância concreta o agente ser capaz de prestar a diligência devida (elemento subjectivo) para evitar a realização do facto ilícito.

São, pois, elementos positivos da culpa ou negligência: a) a violação de um dever de cuidado ou diligência; b) a prática de um facto ilícito como consequência dessa omissão de diligência; c) a previsão ou previsibilidade do facto ilícito.

4.3. Gravidade e graus da negligência

Consideram-se, duas espécies de culpa, culpa consciente e a culpa inconsciente. Se não se prevê o resultado, ainda que este seja previsível, estamos perante a culpa inconsciente, como se refere na al. b) do artº 15º do CP. Se o agente não pretende o resultado, e ainda assim é-lhe possível prever o resultado, estamos perante a culpa consciente prevista na al. a) do artº 15º do CP.

A culpa consciente aproxima-se do dolo eventual, sendo que o dolo eventual representa o menos grave dos dolos e a culpa consciente a mais graves das formas culpa, a principal diferença entre estes dois tipos assenta no facto de no dolo eventual a resultado ser o desejado pelo agente, assumindo este o risco de o produzir, já na culpa consciente o resultado não é desejado, não tendo o agente intenção de produzir esse mesmo resultado.

Como refere Hungria (1979)

no dolo eventual o agente presta anuência ao evento desse resultado, preferindo arriscar-se a produzi-lo, ao invés de renunciar à acção enquanto na culpa consciente, ao contrario o agente repele, embora inconsideravelmente, a hipótese de superveniência do resultado e empreende a acção na esperança ou persuasão de que esse resultado não ocorrerá.

4.4. Negligência grosseira

O artº.137º do Código Penal diferencia os graus de negligência, caracterizando o n.º.2 a forma mais grave de culpa, bem como uma moldura penal mais grave. Ali se distinguem os casos de negligência grosseira, embora não se defina explicitamente o

que se deve entender por negligência grosseira, sendo necessário recorrer aos conceitos gerais para se enquadrar esse tipo de negligência com o facto em apreço, ainda assim sobressai que a negligência grosseira corresponde a uma violação grave do dever de cuidado, agravando o desvalor do agente, relativamente ao facto e ao resultado obtido com a sua acção.

Conforme refere Silva (2008)

a forma do agente actuar pode ser determinante na classificação da sua conduta, se a mesma implica uma falta aos mais elementares cuidados e prudência que são aconselhados para aquela actuação, ou se o seu comportamento denotou grande ligeireza, ou leviandade na forma como abordou o cuidado, perante as circunstâncias que se lhe oferecem, pode considerar-se que corresponde à forma mais grave de negligência. Em causa está um comportamento que se desvia dos cuidados mais elementares, mais básicos, ou que se denota um excessivo grau de imprudência, constituindo uma atitude reveladora de grande insensatez ou irreflexão. A censura é maior porque ainda se exigia mais ao agente que, naquelas circunstâncias, não omitisse o cumprimento do dever de cuidado que lhe é imposto.

Ora, é este tipo de negligência que se coloca em causa no âmbito da sinistralidade, podendo-se questionar em que medida será de impor aos condutores um especial dever de cuidado, dado que o incumprimento dos deveres de cuidado na prática da condução acarretarem perigos para os restantes utentes das vias.

Ainda nas palavras de Silva (2008)

não é possível estabelecer um princípio que se aplique em todas as situações de acidente resultantes da circulação rodoviária. Se o agente causa um acidente, mas não pratica uma condução completamente leviana, nem totalmente desatenta, a sua conduta não será alvo de um grau de censura maior.

Abordando de forma concreta a relação entre a sinistralidade e a negligência grosseira, nas palavras de Silva (1996),

as violações grosseiras das regras de circulação rodoviária, não se tratam de meras violações das regras de trânsito, nem da violação que ocasione um perigo concreto, porque este é o evento da ação e a violação grosseira é a causa deste evento, mas de temeridade, de ousadia perante o perigo quase certo, previsto ou previsível tendo em conta as circunstâncias. O condutor devia prever que naquelas circunstâncias a violação daquelas regras de trânsito era especial adequada a causar um perigo concreto para determinados bens jurídicos e, por isso, era mais forte o dever de evitar aquele comportamento.

A jurisprudência tem abordado com as questões relativas a acidentes de viação, sob o prisma da negligência grosseira em situações em que é notória a falta de cuidado, em que os arguidos demonstram uma atitude grave ou temerária, aplicando esse conceito à prática de manobras, não só enquadráveis com a letra da lei, no que ao crime de condução perigosa diz respeito, mas também no que concerne ao previsto no CE. A esse respeito o Ac. TRE de 18/08/2008 considera

Conduzindo a arguida o seu veículo automóvel e mudando de direcção para a sua esquerda, sem prestar atenção ao trânsito que circulava em sentido contrário, com o que invadiu a faixa de rodagem contrária por onde circulava o motociclo, tão próximo deste que não deu ao condutor tempo de travar e evitar o embate, constitui violação grave das regras estradais (cfr arts 35º, 44º e 145º nº 1 f), todos do C. Estrada), devendo reputar-se elevada a probabilidade de embater em veículo que circulasse em sentido contrário e sendo grande a susceptibilidade de pôr em perigo a vida de quem seguisse nele, designadamente tratando-se de veículo de duas rodas como foi o caso. Ao nível da culpa, a arguida revelou uma atitude particularmente censurável de leviandade ou de descuido perante o comando jurídico-penal, pois seguindo numa recta de boa visibilidade, durante o dia e sem que resulte dos autos a verificação de qualquer circunstância que pudesse atenuar a censurabilidade da sua conduta, é dificilmente compreensível – à luz do que será a conduta estradal de um condutor médio - que naquele circunstancialismo a arguida invadissem a faixa contrária e fosse embater no

motociclo, quer consideremos que não chegou sequer a ver o motociclo, quer o tivesse visto e confiasse temerariamente (ajuizando ex post factum a partir da forma como ocorreu a colisão - nº4 dos factos provados) que passaria sem embater-lhe.

Concluimos, assim, como aludido, que a arguida agiu com negligência grosseira. (ênfase nosso)

Ainda no que diz respeito ao enquadramento de violações ao CE, com o conceito de negligência grosseira, dispõe o Ac. STJ de 18/12/2008,

I -Mostrando-se, em síntese, apurado que: -o arguido PS conduzia um veículo ligeiro de mercadorias, com tara até 3500 Kg e que o mesmo ziguezagueou na via, em número não apurado de vezes, sem contudo sair do respectivo sentido de marcha e sem fazer qualquer tipo de sinalização de que pretendia afastar-se da rota em que seguia, para a esquerda ou para a direita, e sem fazer qualquer diminuição de velocidade; -atrás de si – a uma distância em que não cabia um veículo ligeiro de permeio entre ambos –, circulava o arguido JS, ao volante de um veículo pesado de passageiros, fazendo-o por conta e no interesse de outrem; -este iniciou manobra de ultrapassagem, tendo para esse efeito invadido parcialmente a faixa de rodagem de sentido contrário àquele em que seguiam, sendo que o local referido se apresentava como uma extensa recta de cerca de 2 Km, com visibilidade para qualquer dos sentidos de marcha, sem obstáculos que se colocassem à visão em distância dos automobilistas, casas ou peões e não circulando veículos em sentido contrário ao dos arguidos até uma distância, pelo menos, de 200 m; -no preciso momento da ultrapassagem, o arguido PS, repentinamente, sem o assinalar através de qualquer sinal sonoro ou luminoso, sem abrandar a velocidade ou fazer a aproximação ao eixo da via em que transitava, dirigiu o veículo que conduzia para a esquerda, num movimento rápido e em diagonal relativamente à via em que seguiam ambos, atravessando-se desse modo à frente da outra viatura; -com o embate, o arguido PS perdeu o controlo do veículo que tripulava, colhendo no seu trajecto um peão que se encontrava na berma, o qual sofreu lesões que lhe determinaram directa e necessariamente a morte; -e, dando-se como não

provado, entre outros, que: -o arguido JS, na altura da ultrapassagem, o fizesse sem que o assinalasse por qualquer forma, sinal sonoro ou de luzes, há que concluir, nos termos do art. 503.º, n.º 3, do CC, que não tendo feito a prova de qualquer tipo de sinalização da manobra de ultrapassagem, subsiste, para efeitos de responsabilidade civil extracontratual, a presunção de culpa ali estabelecida. II - Ora a falta de sinalização da manobra de ultrapassagem não é de considerar completamente indiferente em termos de causalidade adequada para a produção do acidente, pois tal sinalização destinando-se também a prevenir o condutor que vai ser ultrapassado da realização da manobra, para que tome as devidas precauções, nomeadamente facilitando a sua execução (art. 39.º, n.º 1, do CE) e se o condutor JS a tivesse sinalizado, o comportamento do condutor ultrapassado poderia ser outro, tanto mais que o facto de ter antes ziguezagueado indiciava que esse condutor não circulava com a atenção devida e poderia ser alertado com a utilização dos referidos sinais. III - Nessa situação, é de considerar como muito mais acentuada a culpa deste último, **integrando o conceito de negligência grosseira**, ao passo que a culpa do condutor ultrapassante é muito mais leve, sendo, pois, de fixar a proporção de culpas em 80% e em 20%, respectivamente [a 1.ª instância havia decidido que ambos os condutores tinham contribuído para o sinistro, embora com culpa menor do arguido JS, enquanto que o Tribunal da Relação havia considerado exclusivamente culpado da produção do acidente o arguido PS]. (ênfase nosso)

Ainda seguindo a jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça o Ac. STJ de 01/06/2005

I - Tendo resultado provado que, por falta de atenção e da velocidade a que seguia, o arguido infringiu regras basilares da condução, saindo da sua faixa de rodagem, transpondo uma linha longitudinal contínua demarcada no pavimento, invadindo a faixa oposta, por onde circulava, em condições sem reparo, tripulando um motociclo, o ofendido, embatendo naquele motociclo, que explodiu e se incendiou, derivando da colisão a morte da ocupante do motociclo, então uma jovem de 24 anos, e ferimentos graves no seu

condutor, determinantes de doença com incapacidade para o trabalho perdurante por 9 meses e 15 dias e de sequelas ao nível da locomoção e utilização da mão direita, a conduta do arguido e o inerente risco insustentável, motivada pelo consumo em grau muito elevado de álcool (apresentava uma TAS de 2,87 g por litro), afectando o domínio do veículo que conduzia, autoriza a conclusão de que o arguido agiu com culpa grave, **praticando um crime de homicídio com negligência grosseira, conceito sem definição no direito positivo, mas que corresponde à culpa grave**, que consiste em não fazer o que faz a generalidade das pessoas, em não observar os cuidados que, em princípio, todos observam. II - Este STJ tem decidido, com geral uniformidade, no sentido de que crime de homicídio por negligência, cometido com culpa grave e exclusiva, deve ser punido com pena de prisão efectiva, salvo quando circunstâncias especiais desaconselhem tal medida, jurisprudência que não perdeu qualquer actualidade, por se manterem os respectivos pressupostos. III - Para além de não se mostrar assegurado que a simples ameaça da execução da pena seja bastante para demover o arguido da prática de futuros crimes (veja-se que alguns anos decorridos sobre a condução em estado de embriaguez, concausa do sinistro, o arguido surge a ser condenado por igual delito sendo portador de uma taxa de alcoolémia não menos elevada que a anterior), também a suspensão da execução da pena se mostra inteiramente desaconselhada por razões de prevenção geral, de capacidade de dissuasão dos demais condutores da prática de condução perigosa e de afirmação da crença na validade da lei e força dos órgãos judiciais que a aplicam, sendo esta submoldura da pena fortemente influenciada pela extrema importância dos bens jurídicos a proteger. (ênfase nosso)

4.5. Acções negligentes e o concurso de infracções

A sinistralidade rodoviária grave implica, na maioria dos casos, a prática de vários tipos de crimes. Os acidentes rodoviários não resultam de um só facto tipo, mas da conjugação de uma serie de factores que em conjunto contribuem para o resultado. Exemplo disso é o condutor que não respeitando os limites de velocidade e conduzido alcoolizado, atropela um peão em plena passadeira, causando-lhe a morte. No caso em concreto afigura-se a prática de um crime de homicídio por negligência, nos termos do artº 137 do CP, um crime de condução perigosa, nos termos do artº 291 do CP, um crime de condução sob influência do álcool, nos termos do artº 292º do CP, uma contra-ordenação por não respeitar a passagem dos peões e uma contra-ordenação por violação dos limites de velocidade. As decisões judiciais de 1ª instância, como à frente se verá, bem como as decisões dos tribunais superiores, quer da Relação, quer do Supremo, tomam direcções distintas, não só na forma de considerar o número de crimes, como tomam interpretações diversas sobre o concurso das infracções, verificando-se ainda, para além, da jurisprudência, diferenças na forma como a doutrina aborda o problema.

As questões relativa ao concurso de crimes (unidade e pluralidade de infracções) encontram solução no art. 30.º, n.º 1, do CP: o número de crimes determina-se pelo número de tipos de crime efectivamente cometidos (concurso heterogéneo) ou pelo número de vezes que o mesmo tipo de crime for preenchido pela conduta do agente - concurso homogéneo (Ac. STJ 13/07/2011).

A jurisprudência nacional, em especial a do STJ, tem considerado que nas acções negligentes de resultado a pluralidade de resultados não conduz a uma pluralidade de crimes, em identidade e identificação dogmática da construção dos crimes dolosos de resultado com os crimes negligentes de resultado. Ainda com algumas variações argumentativas, a jurisprudência tem entendido que constitui um só crime, a acção negligente típica com violação do dever objectivo de cuidado com resultados múltiplos (Ac. STJ 13/07/2011).

Ainda com que alguma reconfiguração nas doutrinas tradicionais sobre o concurso real, que tem sido fundamentada uma interpretação do art. 30.º, n.º 1, do CP, na moderna construção da doutrina do crime com a concepção do tipo total, objectivo e subjectivo, a qual pressupõe a pluralidade de crimes sempre que se verifique a existência de vários juízos de censura para a pluralidade de resultados, seja nos crimes dolosos seja nos crimes negligentes de resultado (Ac. STJ de 13/07/2011).

Ainda sobre o concurso de infracções, relativamente a um acidente rodoviário em que o arguido conduzindo o seu veículo automóvel em estado de embriaguez e de forma perigosa, em virtude do que, por culpa exclusiva, veio a causar a morte de uma jovem transeunte, cometeu, em concurso real de infracções, os crimes de condução perigosa e homicídio por negligência, refere o Ac. STJ de 03/04/2003,

no caso sub judice, tendo em conta que uma das normas - condução perigosa do artigo 291º, n.º 1 - punindo a criação do perigo, nomeadamente para a vida, e, também a sua própria privação, por via do disposto nos artigos 285º e 294º do Código Penal devidamente conjugados, e que a outra - art.º 137º, pune essa violação (privação da vida) como resultado consumado - poderá defender-se a existência, pelo menos, de um certo grau de consumpção entre ambas as normas, já que entre os valores protegidos por cada uma delas, se verifica, por essa via, uma relação de mais e de menos: o do artigo 137º acaba por estar contido no âmbito mais lato da previsão do art.º 291º, n.º 1 e assim: «uns contêm-se já nos outros, de tal maneira, que uma norma consome já a protecção que a outra visa. Daí que, ainda com fundamento na regra "ne bis in idem", se tenha de concluir que "lex consumens derogat lex consumatae". Em todo o caso, insiste o saudoso Mestre de Coimbra: ao contrário do que sucede com a especialidade, a conclusão pela verificação ou não da figura da consunção só em concreto se poderá afirmar através da violação dos bens jurídicos violados. Pois bem. Sendo assim, é no âmbito do artigo 30º, n.º 1, do Código Penal que há que encontrar adequada resposta para o problema que nos ocupa, nomeadamente de saber se as apontadas relações de hierarquia de normas penais logram arrimo adequado na expressão de tipos de crime «efectivamente cometidos» ali incluída. Pois que, ao invés

do defendido pelo arguido recorrente, a disciplina do n.º 2, do mesmo artigo 30º, não é aqui vista nem achada, uma vez que, reportando-se explicitamente à figura do crime continuado há que tê-la como liminarmente arredada da discussão, quanto mais não fosse porque esta figura jurídica implica necessariamente o preenchimento do mesmo tipo legal de crime, ou, pelo menos, de diversos tipos legais de crime que fundamentalmente protejam o mesmo bem jurídico, o que, como se viu já, não é, seguramente, o caso dos autos. Mas a discussão, mesmo trazida ao local adequado - isto é, focada agora na previsão do n.º 1 do artigo 30º - acaba por estar assaz esvaziada de conteúdo, ao menos no plano teórico, já que a lei tomou partido expresso sobre ela. Com efeito, «chegando-se a verificar a lesão de um dos bens jurídicos protegidos pelo n.º 1[do artigo 291º do Código Penal], colocar-se-ia a questão de saber se a punição se devia fazer apenas pelas disposições correspondentes (art.ºs 131º ss., 142º ss., e 212º ss.) em conjugação com as regras do CE infringidas pelo agente, ou se teria antes lugar um concurso entre o artigo 291º e os tipos legais referidos. Parece-nos que, tendo assumido o legislador penal a protecção da segurança da circulação rodoviária como bem jurídico a tutelar por esta norma, se teria que considerar como mais acertada a última das posições mencionadas. Todavia este é um falso problema uma vez que a agravação da punição não se fará segundo as regras do concurso de crimes, mas sim por força da aplicação do artigo 285º, por remissão do artigo 294º (a não ser que tenha lugar a lesão de bens patrimoniais de valor elevado uma vez que não é contemplada pela agravação prevista pelo artigo 285º). Ora, se o sentido do artigo 294º com referência ao artigo 285º implica uma agravação da pena, isto é, que «a pena que ao crime se deve aplicar haverá que ser superior àquela que resultaria das regras decorrentes do concurso de crimes (concurso entre o crime fundamental e o crime de homicídio ou ofensas corporais graves negligentes, cfr. os art.s 137º e 143º), então a moldura penal abstracta que ao caso caberá - art.º 137º, n.º 2 - vai de 40 dias a 6 anos e 8 meses. Logo, tendo em conta os critérios dosimétricos da pena concreta, ao caso aplicáveis, nomeadamente o elevadíssimo grau de ilicitude, com a supressão fatal de

uma vida ainda a despontar, a culpa sob a forma da mais grosseira negligência, ao ponto de o arguido se mostrar insensível aos avisos que prudentemente lhe foram feitos para não conduzir naquele estado, enfim o completo desprezo por duas condenações anteriores por condução sob o efeito do álcool, e tendo em conta ainda que, para além da confissão e da modesta condição sócio-económica, nada de relevante há a valorar em seu favor, a pena a aplicar-lhe, nos termos do disposto no artigo 71º do Código Penal, não poderá ficar muito longe do ponto médio da diferença entre o mínimo e o máximo abstracto aplicáveis. E que, no caso, se tem por bem fixada nos três anos de prisão

CAPÍTULO 5 - ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Na esteira do Capítulo 2 do presente trabalho, no qual se caracterizou o modelo de investigação criminal, em acidentes de viação, implementado na GNR, bem como ainda se analisou a evolução da sinistralidade rodoviária, genericamente no plano nacional e particularmente no distrito de Setúbal, no presente capítulo procedeu-se à análise dos processos-crime, nos quais se tenha, na fase investigação, constituído arguido, pelo menos um dos intervenientes, em acidentes de viação com vítimas mortais, na ZA do NICA V do Destacamento de Trânsito de Setúbal.

5.1. Recolha dos dados

Atendendo ao intervalo de tempo estudado, foi solicitado às Instâncias do distrito de Setúbal (Setúbal, Barreiro, Montijo, Almada, Grândola, Alcácer do Sal, Santiago do Cacem, Seixal, Sesimbra, Moita), autorização para consulta dos processos identificados como pertinentes para o estudo, isto é, aqueles que haviam sido investigados pelo NICA V do Destacamento de Trânsito de Setúbal, em que se tenham verificado vítimas mortais, e tenha sido constituído, pelo menos um arguido, durante a fase de inquérito.

Como já referido anteriormente, foram identificados 119 processos com interesse para o estudo. Das solicitações efectuadas, as Instâncias de Santiago do Cacem, Alcácer do Sal e Seixal, não disponibilizaram a consulta a 42 processos e nas restantes Instâncias foram verificadas decisões judiciais em 49 processos, sobre os quais incidiu o estudo, encontrando-se os restantes 28 ainda a aguardar julgamento, no momento em que se deu por encerrado o trabalho de recolha de dados.

Sobre os 49 processos obtiveram-se três tipos de dados, os resultantes das diligências de inquérito realizadas pelo NICA V de Setúbal, os referentes às decisões dos magistrados do Ministério Público, e ainda sobre as decisões proferidas em sede de julgamento.

Foi solicitada autorização ao Comando da GNR, para recolha dos dados resultantes dos inquéritos identificados como pertinentes ao estudo, uma vez que na sua totalidade foram investigados pelo NICAV de Setúbal.

Os dados recolhidos, quer das especificidades de cada processo, como das decisões sobre eles proferida, foram tratados informaticamente, recorrendo-se ao “Microsoft Office Excel 2007”, incidindo a recolha de informação sobre: os tipos de crimes verificados; as causas apuradas; as decisões judiciais sobre cada processo; as penas aplicadas; o género e faixa etária dos arguidos; bem como o tipo de veículos que conduziam aquando da produção dos acidentes em que foram intervenientes. No que concerne ao tipo de infracções praticadas, foram estas identificadas, bem como relacionadas com o crime de condução perigosa de veículo rodoviário, previsto no artº 291º do CP.

No que às sentenças judiciais diz respeito foram tidos em conta os aspectos relacionados com as condenações, absolvições, arquivamentos e suspensões dos processos, e quanto às contra-ordenações, os tipos de penas aplicados - prisão ou multa - e ainda das penas acessórias.

5.2. Caracterização dos dados

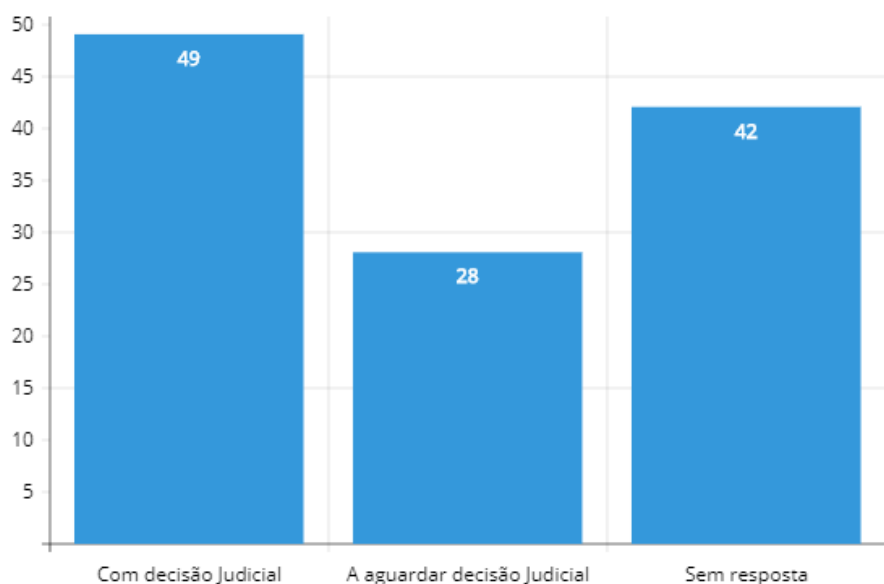
A amostra incide nos processos de acidentes de viação com vítimas mortais, investigados pelo NICAV de Setúbal, no período compreendido entre 1 de Janeiro de 2009 e 31 de Dezembro de 2015, nos quais tenha sido constituído, pelo menos um arguido, tendo sido identificados 119 processos crime resultantes de acidentes de viação com vítimas mortais, enquadráveis com o estudo.

O intervalo temporal de estudo, compreende-se entre 01 de Janeiro de 2009 e 31 de Dezembro de 2015, pese embora a investigação de acidentes da GNR, tenha o seu início em 1 de Julho de 2004, através do Despacho n.º 51/03 – OG, de 29 de agosto de 2003, com as alterações produzidas em 2007, pela Lei Orgânica da GNR, Com a publicação da Lei 63/2007 de 06 de Novembro, e consequentemente com a sua regulamentação, pela Portaria 1450/2008 de 16 de Dezembro, extinguiu-se a

Brigada de Trânsito em 01 de Janeiro de 2009. Com esta extinção as valências de trânsito na GNR passaram a depender dos Comandos Territoriais mantendo a sua estrutura base, em 01 de Janeiro de 2009, resultando a implementação dos Comandos Territoriais da GNR, os quais passaram a albergar sob o seu comando os Destacamentos de Trânsito, e consequentemente os NICAIV que naqueles Destacamentos operavam, como assim foi o caso do NICAIV de Setúbal, e sob o qual recai o presente trabalho de campo.

5.3. Análise dos dados - Fase de Acusação e Julgamentos

Gráfico 3 - Processos-crime objecto de estudo



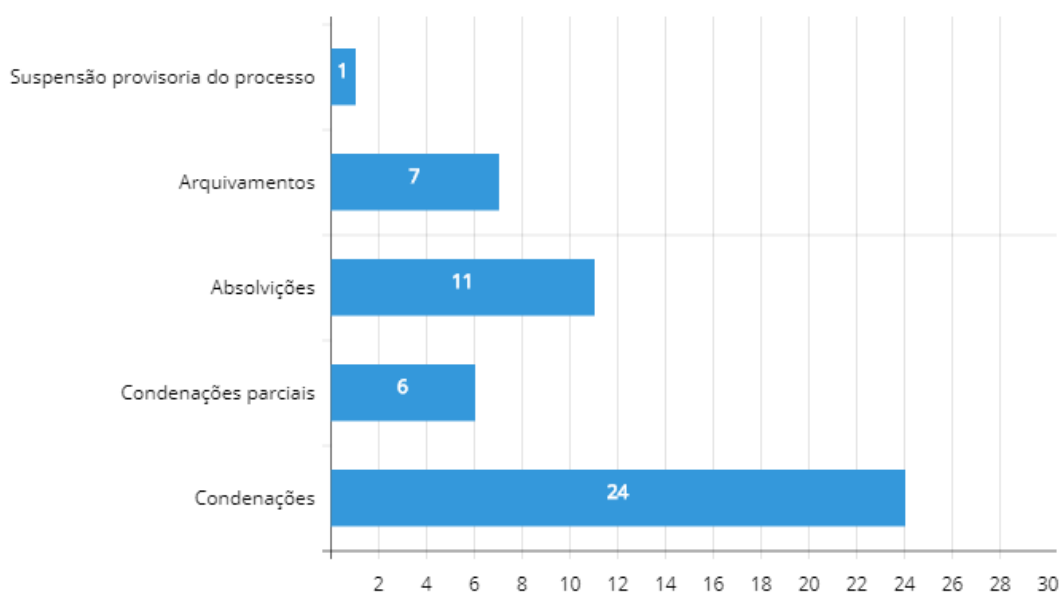
No período de tempo de investigação, foram identificados 119 processos-crime, referentes a acidentes de viação com vítimas mortais, ocorridos no distrito e ZA do CTer Setúbal da GNR e investigados pelo NICAIV do Destacamento de Trânsito, daquele Comando.

Solicitadas que foram, para análise, as decisões judiciais, dos processos em referência, relativos às 10 Instâncias do distrito de Setúbal, 7 Instâncias responderam de forma positiva, disponibilizando a informação solicitada, e 3 Instâncias não deram qualquer resposta ao solicitado.

As respostas positivas incidiram sobre 77 processos (64,7%), sendo que destes, 49 (41,2%) já haviam sido alvo de decisão judicial, seja na fase de inquérito, seja na fase de julgamento, e 28 (23,5%), à data do fim do trabalho de campo, ainda se encontravam sem qualquer decisão judicial proferida.

Sobre 42 processos (35%), por não ter sido dada qualquer resposta, não foi possível recolher dados uteis à realização do estudo.

Gráfico 4 - Decisões judiciais



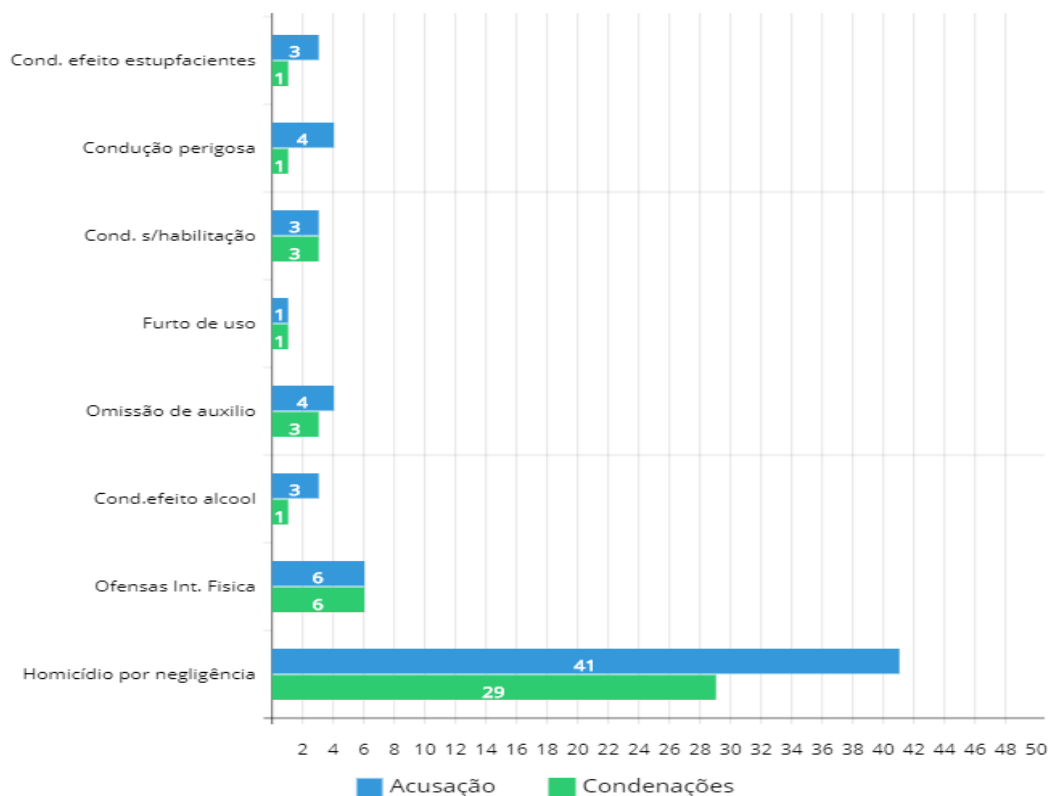
Dos 49 processos-crime sobre os quais recaiu a recolha de dados, numa primeira abordagem verificou-se que género de apreciação foram alvo, no que diz respeito a decisão proferida por magistrado, quer seja judicial, ou do Ministério Público.

Foram objecto de uma acusação 41 (83,7%) dos processos, e destes, chegaram à fase de julgamento 24 processos (48,9%), resultando sentenças proferidas no sentido da condenação dos arguidos, 6 processos (12,2%) resultaram em condenações parciais, i.e, os arguidos foram pronunciados pela pratica de mais do que um crime, e apenas lhe foi sentenciado um deles, ou ainda, nos casos em que existiam mais do que um arguido, e um deles tenha sido absolvido dos factos pelos quais vinha indiciado.

Verificaram-se ainda 11 processos (22,4%) em que foram, os arguidos, absolvidos de todos os factos pelos quais foram indiciados na acusação.

Relativamente as decisões proferidas pelos magistrados do ministério publico na fase do inquérito, 7 processos (14,3%) foram arquivados, e um processo (2%) foi provisoriamente suspenso, nos termos do artº 281 do CPP.

Gráfico 5 - Crimes - Acusações/Condenações

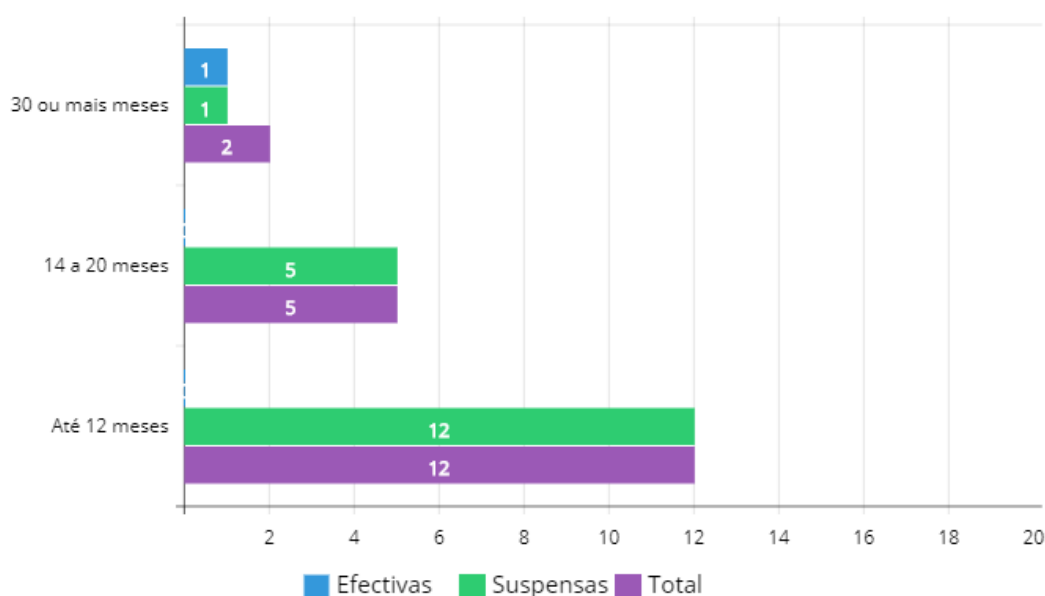


Nos 41 processos que chegaram á fase de julgamento, resultaram 65 acusações da prática de crimes no âmbito da factualidade dos acidentes rodoviários, tais como homicídio por negligência (artº 137º do CP), ofensas à integridade física (artº 148 do CP), condução sob efeito do álcool (nº.1 do artº 292 do CP), omissão de auxílio (artº 200º do CP), furto de uso de veículo (artº 208º do CP), condução sem habilitação legal (nº.1 do artº 3º da Lei 2/98 de 03 de Janeiro), condução perigosa (artº 291º do CP) e condução sob influência de estupefacientes (nº.2 do artº 292º do CP).

Dos crimes levados a julgamento, mereceram condenação 45, verificando-se a absolvição dos arguidos em 20 (30,8%) dos crimes objecto de acusação.

Relativamente às condenações pelo crime de homicídio por negligência, podendo estas recair sobre os n.ºs 1 e 2 do art.º 137.º do CP, dependendo das circunstâncias em que o sinistro se produziu, e pese embora o facto de se terem verificado circunstâncias que se afiguram como sendo passíveis de se enquadrarem no conceito de negligência grosseira, salienta-se o facto de apenas um arguido ter sido condenado nos termos do n.º2, do art.º 137.º do CP, pela prática de um crime de homicídio por negligência grosseira.

Gráfico 6 - Penas de Prisão - Efectivas/Suspensas

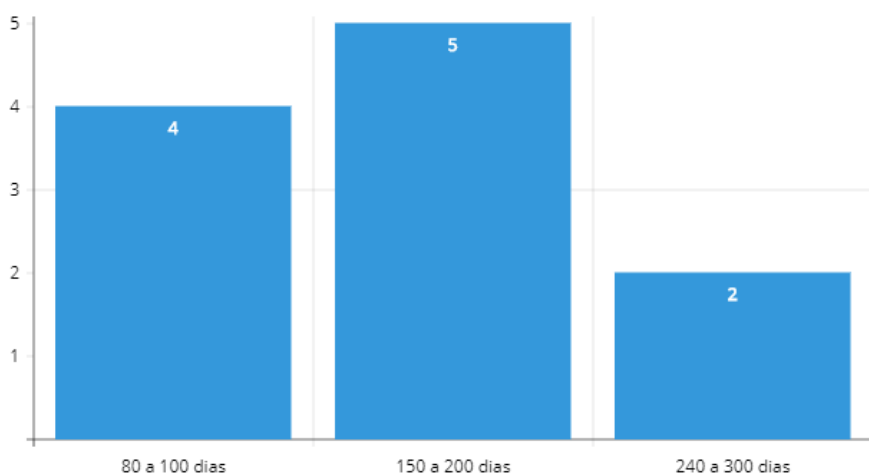


Dos crimes condenados, constantes no Gráfico 3, resultou a aplicação de 19 penas de prisão, sendo que 18 (94%) foram suspensas, cujos pressupostos e duração se encontram plasmados no art.º 50.º do CP, e uma (5%) das penas de prisão resultou efectiva.

As penas de prisão aplicadas aos arguidos variaram em períodos até 12 meses (12), entre 14 e 20 meses (5) e iguais ou superiores a 30 meses (2), sendo que a pena de prisão efectiva aplicada foi a mais elevada (48 meses).

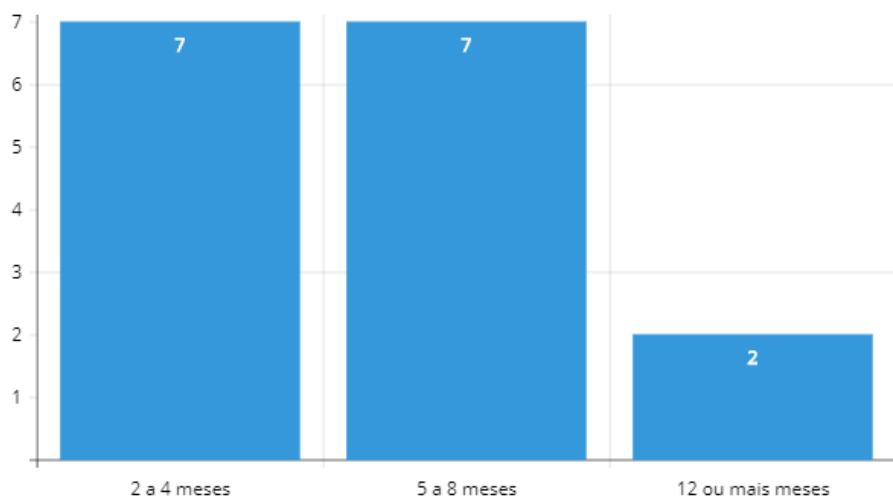
Registe-se ainda que em três sentenças a suspensão do cumprimento da pena de prisão, ficou dependente da entrega a instituições, públicas ou privadas, de solidariedade social ou ao Estado, de uma contribuição monetária, nos termos da al.c) do nº1 do artº 51º do CP nos montantes de, num dos casos, de 3.000€ e, em dois casos, de 1.000€.

Gráfico 7 - Penas de Multa



Ainda sobre crimes condenados, constantes no Gráfico 3, resultou a aplicação de 9 penas de multa, variando em intervalos compreendidos entre 80 a 100 dias (4), 150 a 200 dias (5) e 240 a 300 (2), com valores pecuniários entre os 1.000€ e 3.000€.

Gráfico 8 - Inibições de Conduzir



Foram aplicadas penas acessórias de inibição de conduzir, nos termos do artº 69º do CPP, a 16 arguidos (53%), nos 30 processos em que resultaram condenações ou condenações parciais, conforme resulta da análise do Gráfico 1, inibições estas com maior incidência nos períodos entre 2 a 4 meses, e 5 a 8 meses, nos quais se verificou a aplicação de 7 penas acessórias de inibição de conduzir, respectivamente, sendo ainda aplicadas duas penas acessórias de inibição de conduzir iguais ou superiores a 12 meses. Dos 16 arguidos condenados com as referidas penas acessórias, 13 (81,2%) são homens e 3 mulheres (18,8%), não se tendo sido decretada em nenhuma sentença a cassação da carta de condução, nos termos do artº 101º do CP.

Gráfico 9 - Contra-ordenações - Acusação/Condenação

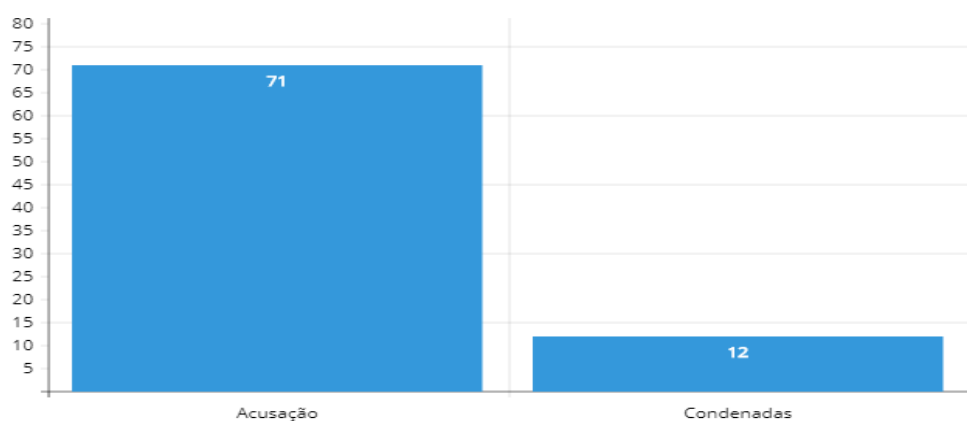


Tabela 7 - Contra-ordenações - Fase de Inquérito/Julgamento

	Inquérito	Julgamento
Mudança de Direcção - artº 44 do CE	3	1
Cedência de Passagem - artº 29º do CE	6	1
Marcha Atras - artº 46º do CE	2	0
Manobras - artº 35º do CE	2	1
Avaria nas Luzes - artº 98º do CE	1	0
Distância entre veículos - artº 18º do CE	1	0
Ultrapassagem irregular - artº 38º do CE	2	0
Desrespeito STOP - artº 21º do RST	1	0
Velocidade Moderada - artº 25º do CE	4	1
Actos que prejudiquem a condução - artº 11º do CE	1	0
Velocidade excessiva - artº 24º do CE	20	1
Excesso de velocidade - artº 27º do CE	6	1
Desrespeito de prioridade a peões - artº 103º do CE	2	0
Condução sobre influência do álcool - artº 81º do CE	5	0
Actos que prejudiquem o trânsito - artº 3º do CE	4	3
Posição de marcha do veículo artº 13º do CE	5	3
Transposição de linha continua separadora de sentidos de trânsito - artº 60º do RST	2	0
Circulação em sentido oposto - artº 13º do CE	2	0
Utilização incorrecta das luzes - artº 62º do CE	2	0
Inversão do sentido de marcha - artº 45º do CE	1	0
Total	71	12

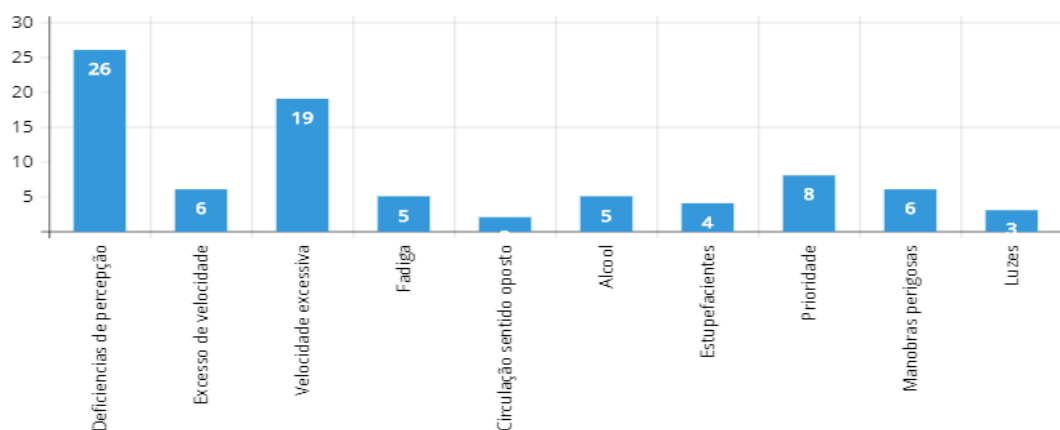
Verificou-se que na fase de inquérito, o Ministério Público acusou 71 infracções à legislação rodoviária, nomeadamente infracções ao CE e ao RST. Das infracções acusadas, apenas 12 infracções (16,9%) foram objecto de condenação em julgamento, sendo as restantes absolvidas. Relativamente aos processos consultados não foi solicitado, à GNR, o levantamento de qualquer auto de contra-ordenação pela autoridade judiciária, podendo o autor acrescentar, em função da sua experiência profissional no NICAV do DT de Setúbal, que desde que ali desempenha funções, essa solicitação também não se verificou, em nenhum dos processos que naquele

NICAV foram investigados, a solicitação de elaboração de qualquer auto por infracções à legislação rodoviária.

É de assinalar a discrepância verificada entre as contra-ordenações identificadas na fase de inquérito e aquelas que foram efectivamente sancionadas em sede de julgamento, destacando-se a não sanção da condução sob influência do álcool, em nenhuma das cinco situações em que se verificou essa infracção. Assim acontece também com a infracção de velocidade excessiva, tendo sido sendo apenas sancionada uma infracção, das vinte situações levadas a julgamento, bem como a de excesso de velocidade, das quais apenas foi sancionada uma infracção, não se relevando as restantes cinco, acrescendo que as infracções tipificadas como excesso de velocidade, tem por base a fundamentação que lhe é conferida pela produção de prova de carácter técnico plasmada no Relatório Técnico de Calculo de Velocidades.

5.4. Análise de dados - Fase de Investigação (NICAV)

Gráfico 10 - Causas dos acidentes verificadas pelo NICAV



A investigação criminal em acidente rodoviário visa, numa primeira análise, identificar a causa, ou causas, principais do acidente, ou seja, aquelas que sem a sua produção, não estaríamos perante resultado mais gravoso, i.e. a morte de alguém. As causas apuradas resultam do conjunto de diligências, através das quais se investiga um

crime praticado no âmbito da circulação rodoviária, com o intuito de determinar os seus agente e as suas responsabilidades, sustentadas na recolha e análise de prova.

Foram identificadas varias causas principais dos acidentes designadamente as deficiências de percepção, o excesso e a velocidade excessiva, a fadiga, a circulação em sentido oposto ao legalmente estabelecido, condução sob influência do álcool e estupefacientes, o desrespeito da prioridade, a realização de manobras perigosas e ainda a deficiente utilização dos sistemas de iluminação do veiculo.

5.5. Caracterização dos arguidos

Gráfico 11 - Arguidos por género Causas dos acidentes verificadas pelo NICAV

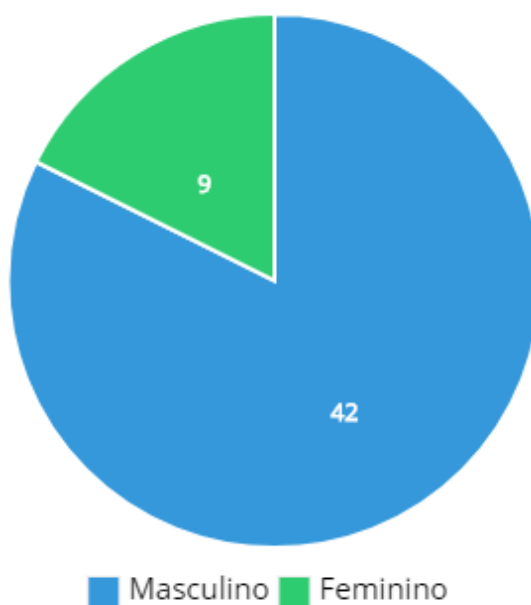
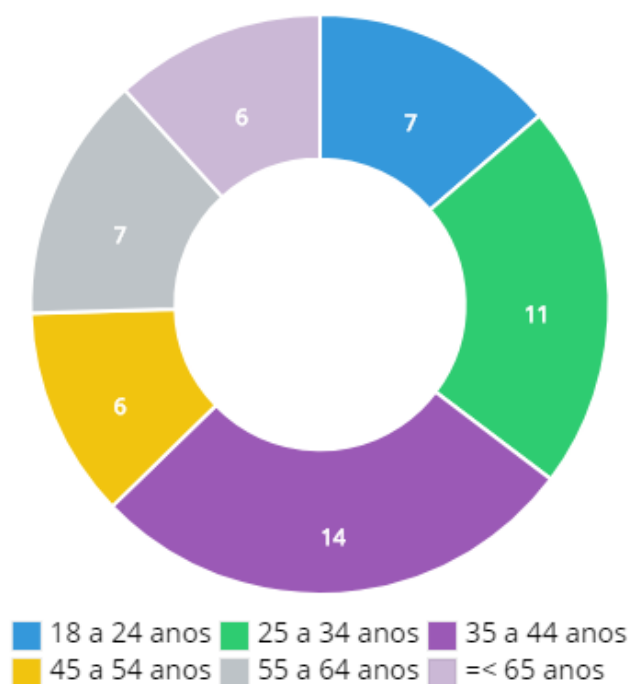
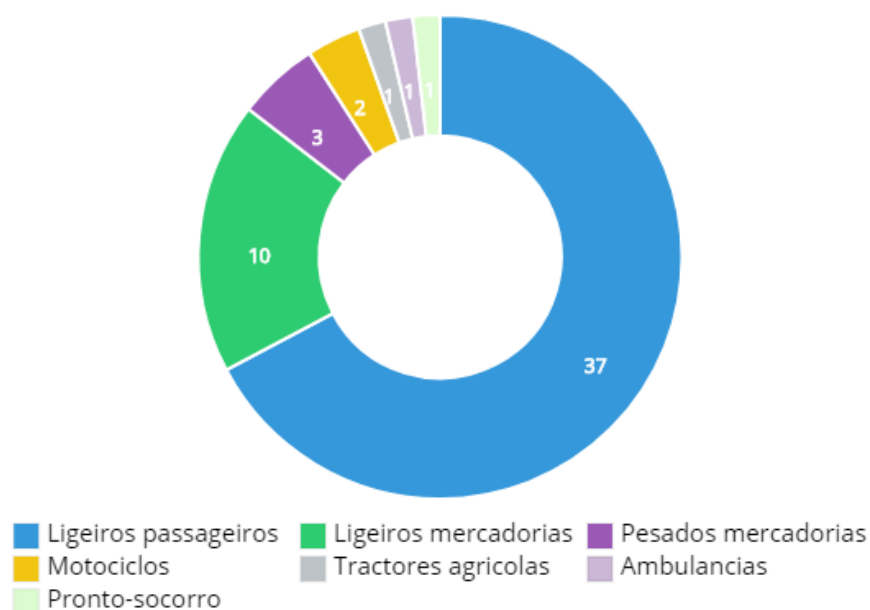


Gráfico 12 - Arguidos por faixa etária



Dos 51 arguidos sujeitos a julgamento, 42 (82,3%) eram do sexo masculino, e 9 (17,7%) do sexo feminino. No que diz respeito à idade dos arguidos salientam-se os grupos entre os 25 a 34 anos e 35 a 44 anos que representam quase metade do total (49%), existindo uniformidade entre os restantes grupos etários.

Gráfico 13 - Tipos de veículos conduzidos pelos arguidos

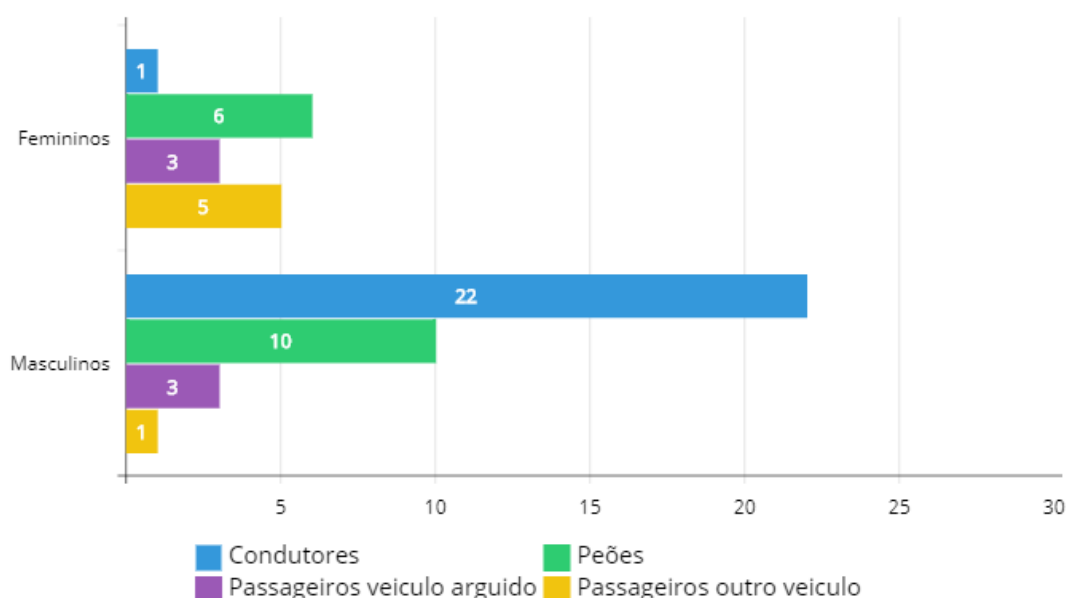


Os veículos ligeiros de passageiros (67%) representam a maioria dos veículos conduzidos pelos arguidos, seguidos pelos veículos ligeiros de mercadorias (18%). Em número substancialmente inferior encontramos veículos tais como, os veículos pesados de mercadorias (5%), os motociclos (3%), tractor agrícola, ambulância e veículo afecto ao serviço de pronto-socorro (2% para os últimos três tipos).

Registe-se ainda a não existência de veículos pesados de passageiros, ciclomotores e velocípedes, entre os veículos conduzidos pelos arguidos.

5.6. Caracterização das vítimas

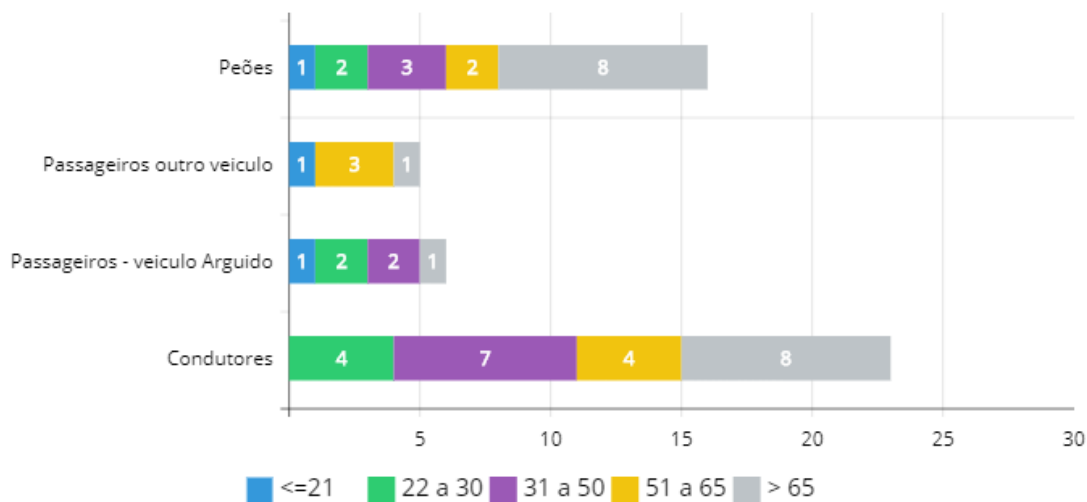
Gráfico 14 - Vítimas - Relação Género/Tipo



Dos acidentes de viação em estudo, resultaram 50 vítimas mortais, sendo que 38 (76%) são do sexo masculino e 12 (24%) do sexo feminino. Verificaram-se a morte de 23 condutores de veículos (46%), 16 peões (32%), 6 passageiros dos veículos conduzidos pelos arguidos (12%) e 5 passageiros de outros veículos (10%). Ainda que a razão entre vítimas mortais do sexo masculino e feminino apresente uma substancial diferença, salienta-se a enorme diferença entre os condutores vítimas mortais, em

função do seu género, tendo resultado a morte de 22 condutores do sexo masculino (95,6%) e a morte de um condutor do sexo feminino (4,4%).

Gráfico 15 - Vítimas - Relação Idade/Tipo



Os dados recolhidos permitem perceber que mais de metade das vítimas mortais tem mais de 50 anos (54%), destacando-se a faixa etária acima de 65 anos, a qual representa 36% dos óbitos verificados.

Relativamente ao tipo de vítima, destaca-se que a maioria são condutores e peões, 46% e 32%, respectivamente. Os passageiros, quer sejam ocupantes de veículos conduzidos pelo o arguido, ou passageiro de outro veículo representam 12% e 8%, respectivamente do total de vítimas mortais.

Gráfico 16 - Localização dos óbitos - Tipo de vias

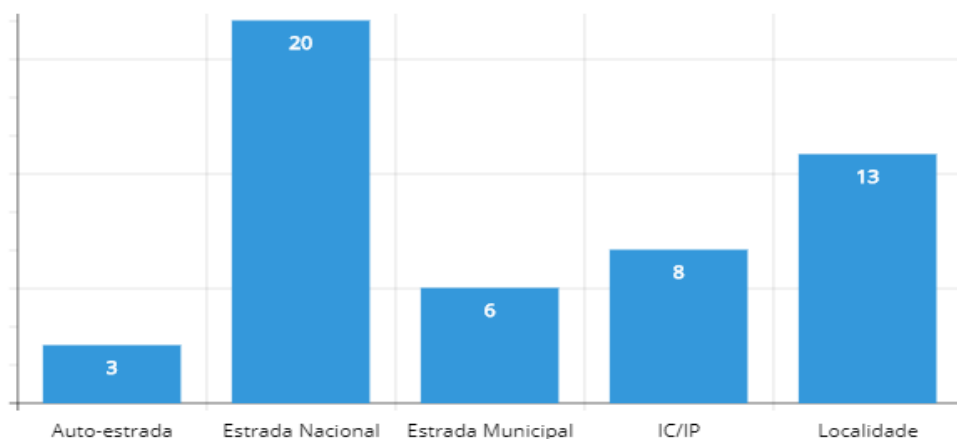


Gráfico 17 - Vítimas em Auto-estrada

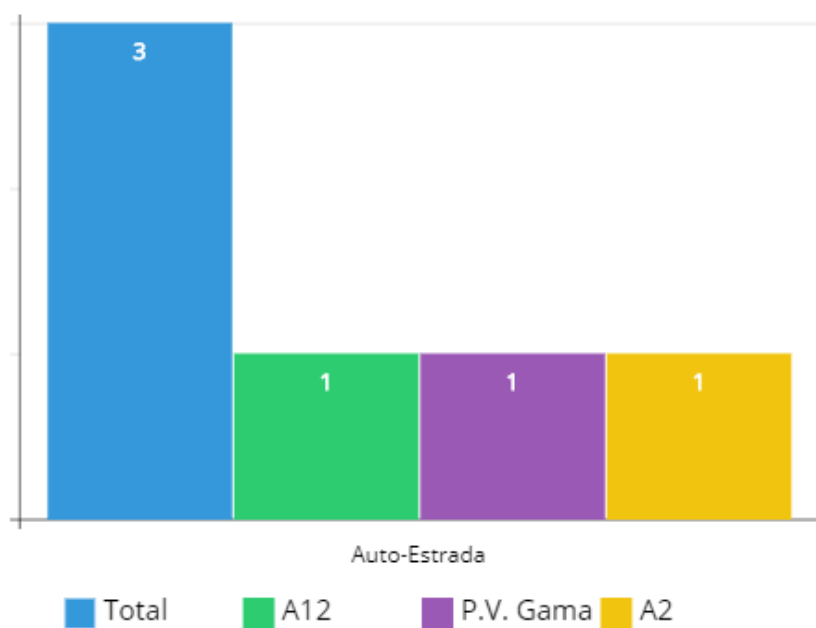


Gráfico 18 - Vítimas em Estradas Nacionais

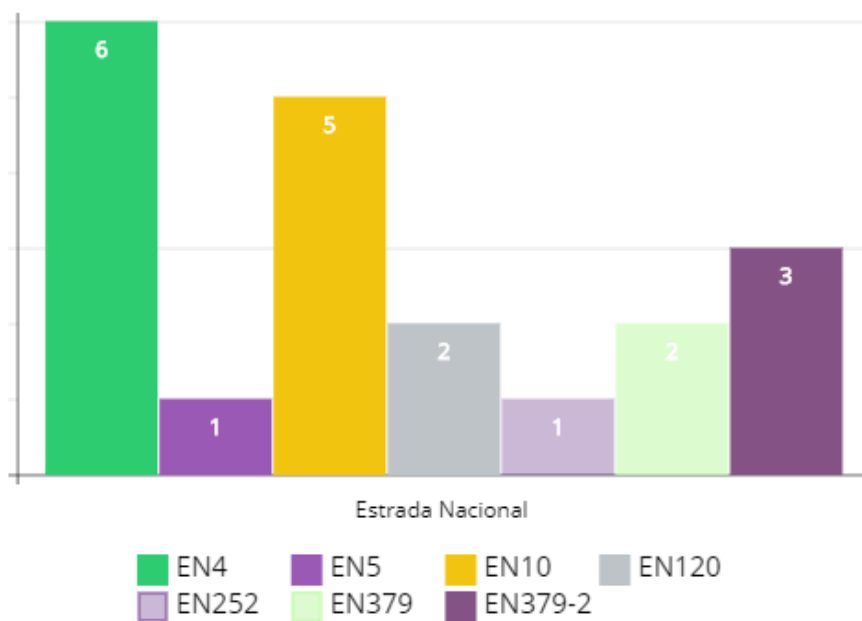


Gráfico 19 - Vítimas em Estradas Municipais

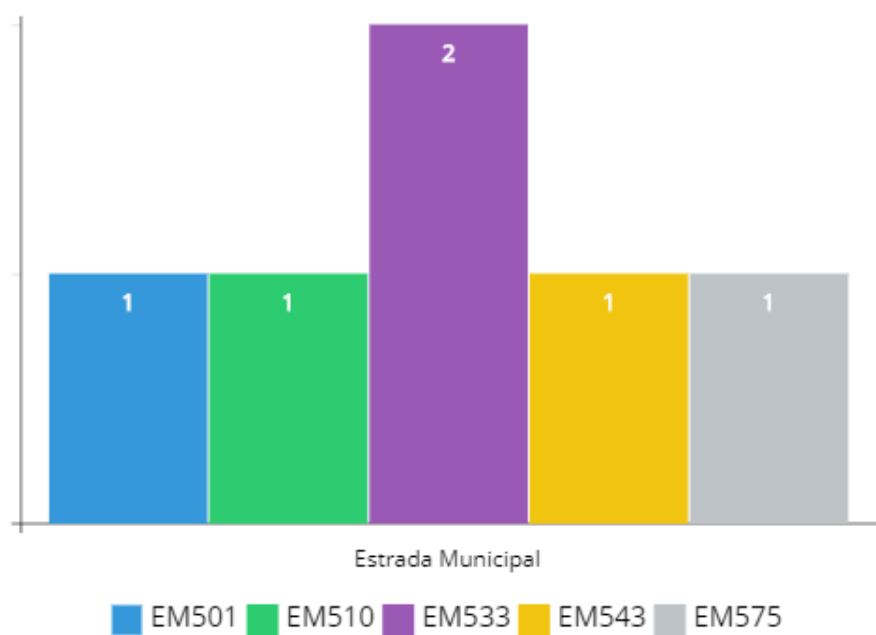
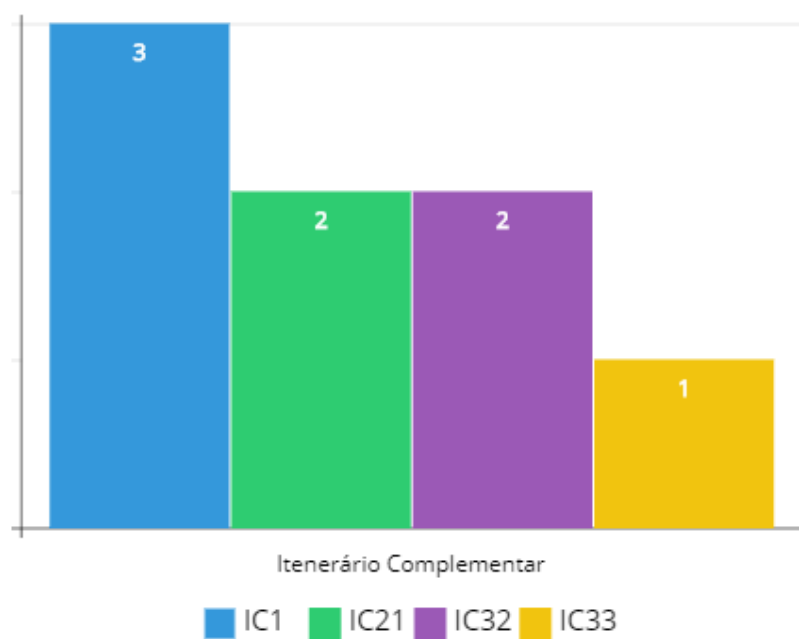


Gráfico 20 - Vítimas em Itinerários Complementares



O Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN2000) define a Rede Rodoviária Nacional como sendo constituída pela Rede Fundamental constituída por Itinerários Principais (IP), e pela Rede Complementar constituída por Itinerários Complementares (IC).

Na rede complementar, além dos IC, foram ainda incluídas as Estradas Nacionais (EN) que constituíam a Rede Rodoviária Nacional estabelecida em 1945 e que, no plano de 1985, eram apenas genericamente identificadas como "*outras estradas*". O PRN2000 refere-se ainda às Redes de Estradas Municipais e cria um novo tipo de estradas, as Estradas Regionais (ER) a partir da transformação de parte das antigas EN. No PRN2000 as estradas com características de auto-estrada assumem um estatuto de rede própria (Rede Nacional de Auto-Estradas), sobreposta às Redes Fundamental e Complementar. Cada uma das Auto-Estradas tem uma numeração própria, independente da numeração dos troços de IP ou IC aos quais se sobrepõe.

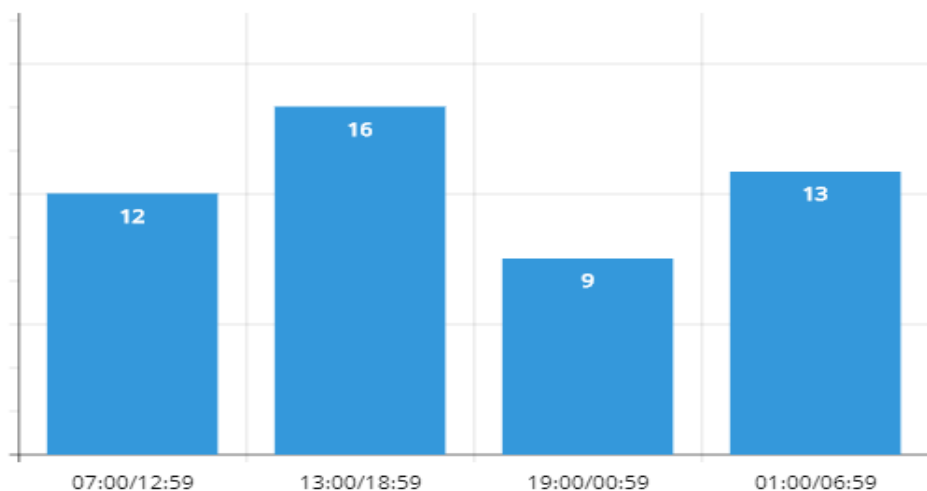
A distribuição das vítimas mortais, identificadas nos dados recolhidos, assentou principalmente na Rede Complementar, composta pelos IC e EN, onde se verificaram 28 mortes (56%). Verificou-se ainda que os 6 óbitos (12%) registados na Rede Complementar ocorreram na sua totalidade em EM.

O menor número de mortes, foi registado na rede de auto-estradas, tendo-se verificado 3 óbitos (6%), neste tipo de estrada.

Nas localidades verificaram-se 13 óbitos, constituindo 26% do total de óbitos registados no período em apreço.

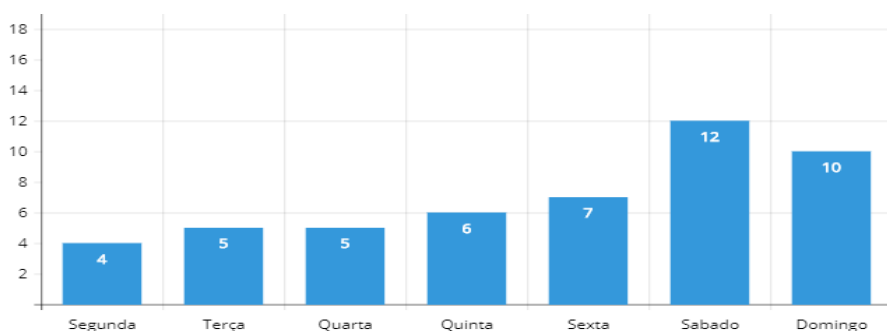
5.7. Caracterização dos Acidentes

Gráfico 21 – Distribuição Horária dos Acidentes



A distribuição horária dos acidentes demonstra que o maior número de vítimas mortais ocorreu no período entre as 13:00/18:59, com 16 vítimas (32%), seguindo-se os períodos entre as 07:00/12:59 e 01:00/06:59 com 12 (24%) e 13 (26%) e por último o período entre as 19:00/00:59, no qual se verificaram 9 (18%) vítimas mortais.

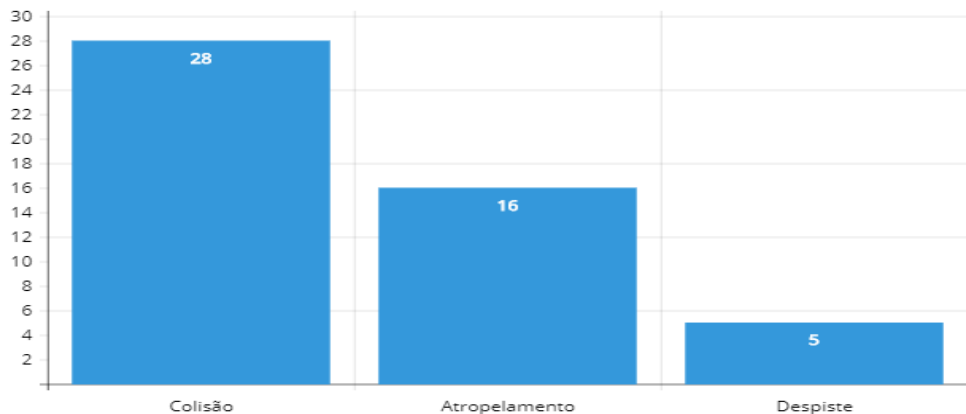
Gráfico 22 – Distribuição por dias da semana



A distribuição dos acidentes por dias da semana, revela uma maior incidência de vítimas mortais durante o fim de semana, sendo que se se apreciar sábado e domingo estamos perante 44% das vítimas registadas, contudo se a consideração ponderar sobre o período compreendido entre sexta-feira e domingo, contabilizam-

se 58% das vítimas mortais registadas. Por outro lado a segunda-feira apresenta o menor número de vítimas mortais registadas, cifrando-se em 4 vítimas (8%).

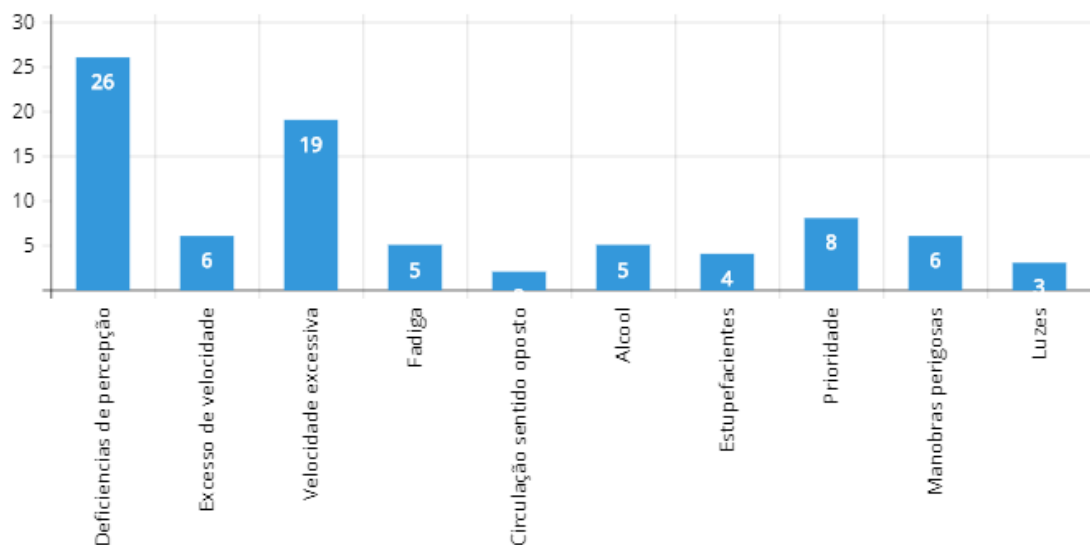
Gráfico 23 – Tipos de acidente



Os sinistros tratados demonstraram três tipos de acidentes: colisões, quando ocorre um encontro violento entre dois ou mais veículos em movimento, atropelamentos, quando uma unidade de trânsito colide com outra que seja manifesta a desproporção, neste caso um peão e despistes. Quando o veículo ou parte do mesmo sai da estrada, podendo ser sem ou com capotamento, com colisão ou sem colisão ou choque (Leal, Varela, Sousa, 2008).

Contabilizaram-se 28 colisões (57%), 16 atropelamentos (32%) e 5 despistes (11%).

Gráfico 24 - Causas identificadas e a sua relação com o Crime de Condução Perigosa - Artº 291º do CP



Conforme resulta da análise dos dados recolhidos, é possível constar que na fase de investigação, levada a cabo pelo NICAV, foram identificadas causas, resultante da actividade da condução, e que das quais, em função do resultado verificado, foi possível extrair responsabilidade penal de condutores, levando a que estes fossem constituídos arguidos no âmbito dos referidos processos.

Foram identificadas causas tão variadas como, a condução sob o efeito do álcool e estupefacientes, a fadiga, a não adequação da velocidade, o desrespeito da prioridade ou ainda a realização de manobras perigosas, tendo tais causas como a consequência a morte.

Quer pelos seus resultados e consequências, a sinistralidade rodoviária pode ser objecto de diversas disposições penais, pela diversidade de bens jurídicos que coloca em causa, consagrados nos artºs 137º, 148º e 291º, todos do CP, conforme. A análise dos processos-crime objecto do estudo, deixa perceber que, em três casos o Ministério Público pediu a condenação dos arguidos pelos crimes punidos e previstos nos artºs 137º e 291º do CP, contudo em nenhuma destas situações foram os arguidos condenados pela prática dos dois crimes, sendo apenas condenados pela prática de um deles.

Pese embora o facto de, como atrás se referiu, se terem verificado causas que indiciam a violação grosseira dos deveres de cuidado dos arguidos, a tipificação dos crimes de homicídio por negligência nos termos do nº2 do artº 137 de CP, e consequente condenação nesses termos, apenas se verificou num dos processos julgados.

CAPÍTULO 6 - CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS RESULTADOS

Dos 119 processos, das Instâncias das comarcas de Setúbal e Lisboa, identificados como pertinentes para o estudo em causa, não foi possível obter dados sobre 42, que não foram disponibilizados pelas Instâncias aos quais foi solicitado a consulta, e 28 por ainda não terem sido realizados os julgamentos.

Foi efectuada a consulta de dados referentes a 49 processos, dos quais 30 (61,2%) resultaram em condenações, sendo que destas 6 resultaram parciais, relativamente ao teor da acusação que pendia sobre os arguidos. Em 11 (22,5%) dos processos analisados resultou a absolvição dos arguidos. Dos processos em apreço, 8 (16,3%) não chegaram a julgamento, tendo 7 processos sido arquivados pelo Ministério Público e o restante sido alvo de suspensão provisória.

Analisaram-se as acusações resultantes da fase de investigação, as quais assentaram principalmente no crime de homicídio por negligência, sendo ainda verificadas acusações que tiveram como pronuncia os crimes de ofensas à integridade física por negligência, omissão de auxílio, condução perigosa, condução sob influência do álcool, condução sem habilitação legal, condução sob influência de estupefacientes e ainda furto e uso de veículo automóvel, resultando um total de 65 acusações, relativas a crimes praticados no âmbito da sinistralidade rodoviária. Destas 65 acusações, 20 crimes (30,7%) mereceram absolvição, tendo, os arguidos, sido julgados e condenados por 45 crimes (69,2%) pelos quais vinham pronunciados, condenações estas que resultaram em 19 penas de prisão, 18 suspensas e 1 efectiva, bem como 9 penas de multa.

Verificou-se ainda a aplicação de penas acessórias, nomeadamente inibição de conduzir, a qual foi aplicada a 16 (53,3%), dos 30 arguido condenados em julgamento, realçando-se o facto de quase metade dos arguidos condenados não ter ficado inibido de conduzir, nem tão pouco se ter verificado a cassação do título de condução a nenhum dos arguidos condenados.

Para além dos crimes anteriormente mencionados, também os arguidos foram indiciados pela prática de contra-ordenações, no âmbito da factualidade que originou os autos consultados, tendo o Ministério Público pedido a condenação de 71 contra-

ordenações, sendo em sede de julgamento condenadas apenas 12 (16,9%) das 71 constantes no teor das acusações.

Pese embora o facto de a grande maioria das contra-ordenações advir da prática de infracções graves ou muito graves, e bem como pelo resultado obtido com a prática daquelas infracções, as quais preenchem os critérios de tipificação do crime de condução perigosa, pp pelo artº 291º do CP, não só, em julgamento, não foram as infracções alvo de sanção, como também não foram tais infracções tidas em conta para a condenação pelo crime de condução perigosa, verificando-se apenas uma condenação pela prática de tal crime.

A fase de investigação dos acidentes rodoviários, na qual se realizaram as diligências processuais levadas a cabo pelo NICAV, deixam estas diligências perceber que factos ou acções levam ao resultado obtido com a sinistralidade grave. Mais uma vez, face ao número e tipo de causas apuradas, tais como as diversas violações da velocidade, a fadiga, a condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido, a condução sob influência do álcool e estupefacientes, o desrespeito pela prioridade e a realização de diversos tipos de manobras perigosas, afigura-se directa a relação que estas mantêm com a tipificação prevista no crime de condução perigosa, salientando-se a única condenação por tal crime.

No âmbito dos dados recolhidos, foram caracterizados os arguidos, bem como os veículos por estes conduzidos, podendo-se concluir que a grande maioria são homens, destacando-se a faixa etária entre os 25 e os 44 anos, na qual se situam 49% dos arguidos. Constata-se que a esmagadora maioria dos veículos conduzidos pelos arguidos são veículos ligeiros, encontrando-se ainda entre os veículos conduzidos pelos arguidos, veículos pesados de mercadorias, motociclos, um tractor agrícola, uma ambulância e um veículo afecto ao serviço de pronto-socorro, vulgo reboque.

Pela análise da amostra foi ainda possível caracterizar as 50 vítimas mortais, pelo seu género e tipo, verificando-se sendo a grande maioria das vítimas é do sexo masculino e que a faixa etária acima dos 50 anos representa mais de metade das vitimas mortais contabilizadas, sendo os condutores e peões a maioria das vitimas registadas.

No que concerne ao número de vítimas mortais a rede complementar, na qual se incluem os IC, EN e EM afiguram-se como sendo as mais trágicas, logo seguidas pelas localidades, e por oposição a estes dois tipos de vias encontram-se as auto-estradas, onde se verificou o menor número de vítimas mortais.

6.1. Discussão e interpretação

Remonta a 2004 a criação de Núcleos de Investigação vocacionados para a Investigação de Acidentes Rodoviários, inseridos no contexto da Brigada de Trânsito da GNR, sendo para o efeito criado em cada Destacamento de Trânsito uma equipa de Investigação.

Para além de constituir mais uma valia para o desempenho da missão da GNR, a Investigação de Acidentes de Viação, vem contribuir decisivamente para o preenchimento de uma lacuna no panorama judiciário, dada a especificidade do acontecimento *“Acidente de Viação”*.

Até 2004 assistiu-se ao arrastar, durante longos anos, dos processos resultantes de acidentes de viação, fruto das dificuldades vividas pelos intervenientes no processo judiciário, em analisar os elementos transpostos para os processos, não só pela imprecisão e escassez dos dados compilados, mas também pela dificuldade em adaptar a terminologia e a factualidade rodoviária ao processo crime. Não obstante, acrescia a parcialidade conferida à análise dos acidentes, parcialidade esta motivadas pelos interesses próprios defendidos pelas partes intervenientes,

A Investigação Criminal em Acidente de Viação veio permitir cortar o nó górdio existente e presentemente, resultante do manancial de conhecimentos técnicos, bem como do rigor e imparcialidade, é possível chegar mais perto da verdade, reconstituir os factos com exactidão, permitindo desta forma decidir de forma justa.

A questão que se coloca é se nos 13 anos em que esta valência esteve ao serviço da Justiça, permitiu *“olhar”* para a sinistralidade de uma forma mais *“justa”*.

O resultado, da consulta da amostra do presente estudo, aponta para um desfasamento entre o resultado produzido, e obtido, durante a fase de investigação, e a sua concretização em sede de julgamento. Pese embora o facto de as diligências de investigação identificarem factos que levaram à constituição de arguidos, seja pela prática de infracções, ou omissões, verificadas no âmbito da condução de um veículo, em todos os processos alvo de estudo, em apenas 61% dos processos se verificaram condenações.

Destas condenações resultaram 19 penas de prisão, tendo sido suspensas 94% das penas de prisão, verificando-se apenas uma pena de prisão efectiva. Às restantes condenações foram aplicadas penas de multa.

No que diz respeito às contra-ordenações imputadas na fase de investigação aos arguidos, verificou-se uma significativa diferença entre as contra-ordenações objecto de acusação, e as que mereceram condenação em sede de julgamento, representando estas ultimas 17%, sendo as restantes absolvidas.

Também as penas acessórias registaram um substancial diferencial, nomeadamente no que diz respeito à pena acessória de inibição de conduzir, tendo esta sido aplicada a 53% dos arguidos condenados, não se tendo verificado nenhuma aplicação da pena acessória de cassação do título de condução.

Um dado relevante sobressai de, em nenhum dos processos que se verificou a absolvição total, ou ainda parcial dos crimes cometidos pelos arguidos, ou ainda da não aplicação da pena acessória de inibição de conduzir, se ter verificado o recurso, pelo Ministério Público, das decisões proferidas na 1ª Instância.

Afigura-se ainda pertinente destacar as questões suscitadas, pela forma como o crime de homicídio por negligência e o crime de condução perigosa, no que ao concurso de infracções diz respeito, merecem diversos entendimentos. A jurisprudência e a doutrina divergem na forma de avaliar o concurso das referidas normas. Outro ordenamento jurídico, nomeadamente em Espanha, França e Itália, solução para a punição da sinistralidade grave da qual resultem vítimas mortais, através de uma norma que preveja especificamente o homicídio por negligência praticado com um veículo, sendo esta especificidade agravamento directo do facto típico.

Saliente-se o ordenamento jurídico italiano no qual, verificando-se mais do que uma vítima mortal, resulta agravação da pena, relativamente à verificação de uma só vítima mortal.

Regressando à questão inicial, importa referir o estudo realizado pelo Instituto de Dinâmica do Espaço, da Universidade Nova de Lisboa, para a, então, Direcção-Geral de Viação (DGV), o qual foi objecto da notícia *"Mortes na estrada resultam em poucas penas de prisão efectivas"*, do Jornal Publico de 17 de Junho de 2005, em Anexo II, ao presente trabalho, na qual se dá conta das conclusões obtidas por aquele Instituto, relativamente às sentenças resultantes da pratica de homicídios por negligência em contexto rodoviário em 2001 e 2002, i.e., antes do início da investigação de acidentes da GNR. Os resultados então noticiados demonstram uma elevada percentagem de penas suspensas, bem como a reduzida aplicação de penas acessórias de inibição de conduzir.

A comparação resultante do estudo anteriormente referido, realizado sobre dados de 2001 e 2002, e o presente estudo revelam que as duas realidades se encontram muito próximas, que a punição dos ilícitos resultantes da sinistralidade rodoviária, pese embora o facto de, desde 2004, se dispor de uma investigação criminal direccionada, vocacionada e especializada na sinistralidade rodoviária grave, especificamente para os acidentes de viação dos quais resultem vitimas mortais, se manteve no essencial a mesma forma de punir os crimes resultante da sinistralidade grave.

Importa desde logo perceber se a forma como são aplicadas as penas aos crimes de homicídio por negligência, podem ou não contribuir para um sentimento de impunidade, de acordo com o Ac. STJ 03/04/2003,

Em matéria de crimes rodoviários, impõe-se hoje, como meio de tratamento penal preventivo mais adequado ao desenfreado e cada vez mais alarmante desregramento reinante nas estradas portuguesas, o recurso às penas de prisão, ainda que por vezes de curta duração - *short sharp shock* - por terem uma especial eficácia curativa, dado o seu cariz intimidatório sobre pessoas socialmente estabelecidas.

Pelos dados disponibilizados pela ANSR, 9869 mortes ocorreram nas estradas portuguesas desde que este ultimo Acórdão foi proferido, e pese embora os significativos avanços na redução do número de vítimas, a tendência de redução, pelos actuais indicadores da ANSR, demonstra, desde 2104 uma inversão daquela tendência, verificando-se níveis de sinistralidade mais elevados, sendo que, no universo da amostra do presente estudo, i.e., o distrito de Setúbal, com referencia aos meses de Julho, o IG de 2017 cifra-se em 2,9, por comparação com o de 2016, que apresentou o valor de 1,5.

Não será estranho que o PENSE2020 (2016), no seu plano de acção, sugira a melhoria da eficácia do sancionamento, comtemplando como medida, a sensibilização das autoridades judiciais para a importância do seu papel no âmbito da segurança rodoviária.

O mestrando, enquanto investigador de acidentes rodoviários, é confrontado, desde há 13 anos, no âmbito dos interrogatórios de arguido, com a atribuição das responsabilidades dos acidentes de viação, ao factor destino, ou a qualquer fatalidade, que não estava ao alcance do arguido, ter domínio sobre a sua acção. Expressões como: *“Só acontece a quem anda na estrada”*; *“Foi azar”*; *“Não há problema, tenho seguro e o seguro paga”*; *“Não podia fazer nada”*, revelam profundo desvalor sobre o resultado da sinistralidade grave, ficando a ideia de que a forma como se penaliza este tipo de ilícito concorre para alimentar um sentimento de impunidade que grassa pelas nossas estradas., a segurança rodoviária depende da atitude de cada utilizador da via pública e dos seus comportamentos rodoviários.

Evans (2004) afirma que os dois factores que mais determinam o risco individual no trânsito são o comportamento individual e o comportamento dos outros utilizadores da via. O comportamento individual está inteiramente sob o controlo do próprio, mas as interacções no ambiente rodoviário, que é extraordinariamente dinâmico, são moduladas por vários factores sociais e psicológicos que são difíceis de controlar. Os acidentes não são inevitáveis ou devidos a pouca sorte; podem ser evitados e muito pode ser feito nesse sentido (IMTT, 2011).

Por fim, e passados que foram 13 anos de investigação criminal em acidentes de viação, deve-se lançar um olhar crítico sobre essa mesma investigação, pela eminente possibilidade de se estar a iniciar uma *“travessia no deserto”*, uma vez que os conhecimentos adquiridos se reportam à formação inicial, assim sendo e face à evolução natural do meio rodoviário, mais concretamente sobre as questões técnicas e dinâmicas resultantes da evolução dos veículos, urge a realização de acções de formação no sentido de dar continuidade ao rigor que se exige neste tipo de investigação.

CAPÍTULO 7 - CONCLUSÕES

Debruçando-nos sobre aquilo que foi a questão que deu origem à presente investigação, a resposta vem sob dois prismas, um deles revela que os factos que chegam a julgamento permitem ao decisor judicial ter uma percepção da factualidade que evolve o acidente, sustentando-se esta conclusão no facto de, pela análise dos dados recolhidos, em 14 das sentenças proferidas se poder ler que não se verificaram factos não provados, bem como na condenação de 70% dos 65 crimes que foram levados a julgamento. Por outro lado, na forma de aplicação das penas principais, das penas acessórias e das contra-ordenações e, comparando com o estudo realizado em 2001/2002, não parece existir uma relação tão forte como a anteriormente descrita.

Na esteira daquilo que é a questão fulcral da investigação suportada também na práxis do saber técnico e da nossa experiência de 13 anos na investigação de acidentes rodoviários, onde a relação com os tribunais no âmbito dos acidentes rodoviários é permanente, no nosso entender, mesmo determinante para uma correcta visão da factualidade subjacente aos acidentes rodoviários. Porém, é difícil o "*convívio*" entre a dinâmica, as especificidades técnicas dos acidentes, bem como a sua inevitabilidade, e aquilo que é a percepção de um jurista sobre a aplicação da lei a esses mesmos conceitos técnicos.

Uma ultima nota para antever a possibilidade desta investigação poder servir de ponto de partida para investigações mais abrangentes, à escala nacional, sobre a aplicação das penas a arguidos condenados por crimes associados à sinistralidade grave, também à escala nacional, ou ainda pela comparação da aplicação do direito, em casos de morte resultante de sinistralidade grave, no universo do espaço europeu.

BIBLIOGRAFIA

- Albuquerque, P. (2010). *Comentário do Código Penal, anotação 2 ao art. 15.º*.
- Almeida, D. (1987). *Manual de Acidentes de Viação*. (3ª ed.). Coimbra: Almedina.
- Araújo, J. & Silvestre, H. (2012). *Metodologia para a Investigação Social*. Lisboa: Escolar Editora.
- Backer, J., & Fricke, L. (1986). *Traffic Accidents Investigation Manual*. Evanston Northwestern University Traffic Institute.
- Carvalho, A. (2008). *Direito Penal Parte Geral*. (2ª Ed.). Coimbra: Coimbra Editora.
- Constituição da República Portuguesa (2005). Lei n.º 1/2005 – Sétima revisão constitucional (D.R. N.º 155, 1.ª Série-A de 12 de agosto). Lisboa: Diário da República.
- Dias, J. (2012). *Comentário Conimbricense do Código Penal – Parte Especial, Tomo I*. (2ª Ed.) Coimbra: Coimbra Editora.
- Evans, L. (2004). *Traffic Safety*. Bloomfield Hills, MI: Science Serving Society.
- Garcia, P., Vives J. & Piedrafita, J. (2002). *Investigación de Accidentes de Tráfico. Madrid: Dirección General de Tráfico*.
- Hungria, N. (1979). *Comentários ao Código Penal, vol I*. Rio de Janeiro: Forense.
- IMTT (2010). *Manual de Situações de Emergência e Primeiros Socorros*.
- Leal, A., Varela, L. & Sousa, M. (2008). *Teoria da Investigação de Acidentes de Viação*. Lisboa: Secção de Investigação Criminal da Brigada de Trânsito da Guarda Nacional Republicana.
- Ricardo-AEA/R/ED57769 (2014). Update of the Handbook on External Costs of Transport Issue Number 1 8 th January 2014. London.
- Santos & Donário, (2009). *Custo Económico e Social dos acidentes de viação em Portugal*. Lisboa: Edial.
- Sarmiento, M. (2008). *Guia Prático sobre Metodologia Científica para a Elaboração Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada* (2ª ed.). Lisboa: Universidade Lusíada Editora.

Shinar, D. (2007). *Traffic Safety and Human Behavior*. Amsterdam: Elsevier.

Silva, F. (2008). *Direito Penal Especial*. (2ªEd.) Lisboa: Quid Juris.

Silva, G. (1996). *Crimes Rodoviários - Penas Acessórias e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora.

Silva, G. (1999). *Direito Penal Português, Parte Geral II*. Lisboa: Verbo.

Dissertações de Mestrado

Leal, A. J. (2008). *Modelação do Sistema Rodoviário: na perspectiva do conflito emergente*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de mestre, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa.

Loureiro, J. (2014). *Crimes Negligentes: unidade vs pluralidade*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de mestre, UC-Universidade Católica Portuguesa - Porto

Martins, F. (2014). *O Crime de Condução Perigosa de Veículo Rodoviário e a sua perceção pelos militares da GNR afetos a fiscalização rodoviária*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de mestre, FDUNL Faculdade de direito da Universidade Nova de Lisboa.

Pereira, C. (2012). *A investigação de acidentes de viação: uma mais valia para a prevenção deste tipo de sinistros*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de mestre, AM Academia Militar, Lisboa.

Pimentel, A. (2014). *A Conduta Negligente causadora de uma pluralidade de vítimas*. Dissertação apresentada com vista à obtenção do grau de mestre, UC-Universidade Católica Portuguesa - Figueira da Foz.

Jurisprudência

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 3 de Abril de 2003, processo nº 03P853

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 01 de Junho de 2005, processo nº Proc. n.º 1571/05 - 3.ª Secção.

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 18 de Dezembro de 2008, processo n.º Proc. n.º 3382/08 -5.ª Secção.

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13 de Julho de 2011, processo n.º 1659/07.3GTABF.S1.

Legislação

Código Penal.

Código de Processo Penal.

Código da Estrada.

Estatuto dos Militares da Guarda Nacional Republicana.

Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana.

Lei Orgânica da Investigação Criminal.

Portaria n.º 1450/2008 de 16 de Dezembro, define a organização interna da Guarda Nacional Republicana.

Documentos Institucionais

Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária 2020.

Plano Nacional Rodoviário 2000.

Relatório Anual de Segurança Interna 2009.

Relatório Anual de Segurança Interna 2010.

Relatório Anual de Segurança Interna 2011.

Relatório Anual de Segurança Interna 2012.

Relatório Anual de Segurança Interna 2013.

Relatório Anual de Segurança Interna 2014.

Relatório Anual de Segurança Interna 2015.

Relatório Anual de Segurança Interna 2016.

ACT - Estatística Acidentes Trabalho Mortais 2014.

Sítios consultados

www.imtt.pt

www.gnr.pt

www.ansr.pt

www.dgsi.pt

Processos-Crimes

Almada: 1254/11.2GEALM; 1547/11.9TAALM; 1316/11.6GEALM; 737/12.1GDALM.

Barreiro: 350/09.0GTSTB; 241/13.0GABRR; 141/14.7GTSTB.

Setúbal: 139/09.7GCSTB; 175/09.3GFSTB; 259/09.8GTSTB; 287/10.0GTSTB; 309/10.5GTSTB; 781/10.3GFSTB; 109/11.5GTSTB; 144/11.3GCSTB; 895/11.2GDSTB; 1222/11.4GDSTB; 1551/11.7GDSTB; 1519/11.3TAALM; 4005/11.8TASTB; 8735/12.9TDLSB; 104/13.0GCSTB.

Moita: 317/09.9GTSTB; 981/09.9GAMTA.

Montijo: 04/09.8GTSTB; 82/09.0GTSTB; 188/09.5GTSTB; 351/09.9GTSTB; 6/10.1YEMTA; 120/10.3GTSTB; 252/10.8GTSTB; 446/10.6GCMTJ; 7874/11.8TDLSB; 62/12.8GBMTJ; 238/12.8GBMTJ; 67/13.1GTMTJ; 189/13.9GTSTB; 517/13.7GBMTJ.

Grândola: 21/09.8GTSTB; 182/09.6GTSTB; 192/09.3GTSTB; 293/09.8GTSTB; 6/10.1Y9STC; 208/12.6GTSTB; 209/13.7GTSTB; 333/09.0GBGDL.

Sesimbra: 46/10.0GASSB; 725/11.5GASSB; 76/14.3GBSSB.

Sítios consultados

www.imtt.pt

www.gnr.pt

www.ansr.pt

www.dgsi.pt

ANEXO I

Artigo 137.º

Homicídio por negligência

- 1 - Quem matar outra pessoa por negligência é punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa.
- 2 - Em caso de negligência grosseira, o agente é punido com pena de prisão até 5 anos.

Artigo 148.º

Ofensa à integridade física por negligência

- 1 - Quem, por negligência, ofender o corpo ou a saúde de outra pessoa, é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.
- 2 - No caso previsto no número anterior, o tribunal pode dispensar de pena quando:
 - a) O agente for médico no exercício da sua profissão e do acto médico não resultar doença ou incapacidade para o trabalho por mais de 8 dias; ou
 - b) Da ofensa não resultar doença ou incapacidade para o trabalho por mais de 3 dias.
- 3 - Se do facto resultar ofensa à integridade física grave, o agente é punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 240 dias.
- 4 - O procedimento criminal depende de queixa.

Artigo 291.º

Condução perigosa de veículo rodoviário

- 1 - Quem conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada:
 - a) Não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar em estado de embriaguez ou sob influência de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo, ou por deficiência física ou psíquica ou fadiga excessiva; ou
 - b) Violando grosseiramente as regras da circulação rodoviária relativas à prioridade, à obrigação de parar, à ultrapassagem, à mudança de direcção, à passagem de peões, à inversão do sentido de marcha em auto-estradas

ou em estradas fora de povoações, à marcha atrás em auto-estradas ou em estradas fora de povoações, ao limite de velocidade ou à obrigatoriedade de circular na faixa de rodagem da direita; e criar deste modo perigo para a vida ou para a integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com pena de prisão até três anos ou com pena de multa.

- 2 - Quem conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada e nela realizar actividades não autorizadas, de natureza desportiva ou análoga, que violem as regras previstas na alínea b) do número anterior, é punido com pena de prisão até três anos ou com pena de multa.
- 3 - Se o perigo referido no n.º 1 for criado por negligência, o agente é punido com pena de prisão até dois anos ou com pena de multa até 240 dias.
- 4 - Se a conduta referida no n.º 1 for praticada por negligência, o agente é punido com pena de prisão até um ano ou com pena de multa até 120 dias.

Artº 292º

Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

- 1 - Quem, pelo menos por negligência, conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada, com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l, é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.
- 2 - Na mesma pena incorre quem, pelo menos por negligência, conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada, não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar sob influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica.

ANEXO II

Notícia do Jornal Público

17 de Junho de 2005, 0:00

Sofia Rodrigues

"Mortes nas estradas resultam em poucas penas de prisão efectivas"

17 de Junho de 2005, 0:00

Sofia Rodrigues

Na maioria dos casos, os tribunais não aplicam a inibição de conduzir aos condutores condenados

O homicídio por negligência praticado em acidentes de viação resulta em muito poucas penas de prisão efectivas para os culpados e os tribunais não aplicam, na maioria dos casos, a inibição de conduzir aos condutores condenados. Estas são algumas das conclusões de um estudo realizado pelo Instituto de Dinâmica do Espaço, da Universidade Nova de Lisboa, para a Direcção-Geral de Viação (DGV), e que foram reveladas ontem durante um seminário sobre Psicologia Criminal - delinquência na estrada, que decorreu em Lisboa. O trabalho analisou 174 sentenças de processos de homicídio por negligência praticados em acidentes de viação. As decisões judiciais foram produzidas em 16 tribunais, entre 2001 e 2002.

Num universo de 101 casos em que o juiz decretou pena de prisão, 90,1 por cento dos condutores foram condenados a pena suspensa. Só em 3,9 por cento dos processos, o tribunal decretou prisão efectiva ao infractor por ter provocado a morte a outra pessoa, ainda que sem intenção. Ou seja, só quatro condutores cumpriram pena na cadeia por este crime. Nos restantes seis processos, os condutores conseguiram perdão de pena ou foram abrangidos por uma amnistia. Além da pena de prisão decretada em 101 sentenças, os juízes aplicaram pena de multa em 38 casos e absolveram outros 32 condutores pelo crime de homicídio por negligência. O mesmo crime resultou numa admoestação e noutros dois processos foi decidido o arquivamento. Outro dado que resulta do estudo é que, na maioria das condenações (67,2 por cento) por homicídio praticado num acidente rodoviário, o tribunal não

aplica a pena acessória da inibição de conduzir. Um resultado que o secretário de Estado adjunto e da Justiça, José Conde Rodrigues, considera *"chocante"*. *"As pessoas são condenadas a penas de prisão por homicídio por negligência, mas não ficam inibidas de conduzir. É estranho"*, disse José Conde Rodrigues, na sessão de abertura do seminário. Metade dos homicídios ocorre na estrada. O mesmo estudo, que a DGV já tinha na sua posse há vários meses sem o divulgar, faz referência à mais recente estatística do Ministério da Justiça sobre o peso que as mortes nos acidentes de viação têm nos indicadores da criminalidade. Em 2003, os homicídios por negligência cometidos em acidentes rodoviários (1187) representaram 51 por cento dos crimes contra a vida praticados em Portugal. Do total de crimes de homicídio, a grande maioria (78 por cento) acontece por negligência em acidentes rodoviários. Os outros são voluntários consumados (266 casos) e os praticados noutras circunstâncias (80). Actualmente, há 61 reclusos a cumprir pena em estabelecimentos prisionais por homicídio por negligência, 20 dos quais por mortes resultantes de acidentes de viação. Em relação a outros crimes ligados à condução, há 890 reclusos condenados, a maioria dos quais (77 por cento) por conduzirem sem carta, e 17 por cento por embriaguês ao volante, segundo estatísticas do Ministério da Justiça relativas ao corrente mês.